SPORT WODNY



JACHTING LODOWY ROZPOCZĘTY.

GRUDZIEŃ 1933

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 20 ROK IX

CENA EGZ. ZŁ. 1.20

Wyścig pływacki Wilanów-Warszawa w 1861 roku

Jak się okazuje po zbadaniu starych roczników „Kurjera Warszawskiego", przed 72 laty już odbywały się wyścigi długodystansowe pływaków, co jest dowodem, że pływanie sportowe ma w Polsce swoją piękną kartę.

„Kurjer Warszawski" Nr. 167. Poniedziałek. Dnia 3 (15) Lipca 1861 Rok.

Wczoraj tedy, stosownie do ułożonego programu, o którem była już wzmianka w naszem piśmie, odbyła się z najlepszem powodzeniem zapowiedziana wycieczka wodna z Wilanowa do Warszawy, przez 22-ch zwolenników pływania dokonana. Zgromadzili się oni w tym celu po godz. 10-ej zrana do szkoły pływania P. Matkesa zkąd o godz. 1-ej ruszyli omnibusem pocztowym do Wilanowa, tam po skromnym posiłku, udali się pieszo przez wieś do brzegów Wisły, gdzie w umówionem miejscu oczekiwały na nich cztery zamówione łodzie, i te przewiozły ich z brzegów na środek rzeki. O godz. 1-ej m. 30 z południa, rzucili się śmiało w nurty starej Wisły, podzieliwszy się poprzednio na cztery oddziały. W pierwszym oddziale przewodniczył p. Stanisław Majewski, dyrygujący całą tą wyprawą, znany już publiczności Nauczyciel gimnastyki i pływania Zakładów p. Matkesa i w tym 1-szym oddziale popłynęli. P. p. Edward Loth *), Ignacy Zamłyński, Robert Techdicz, Ernest Gay, Wiktor Wengler i Wiktor Sokołowski. W 2-gim oddziale przewodniczył p. Feliks Olszewski, z którym popłynęli pp. Wład. Stokowski, Zygmunt Zawadzki, Karol Rosler i Wiktor Sokołowski. W 3-cim oddziale przewodniczył p. Ludwik Norblin a z nimi płynęli pp. Ludwik Łasica v. Wyż, Juljusz Borst, Borst Aleksander i Karol i Napoleon Milicer. W 4-tym i ostatnim zamykającym ten pochód popłynęli pod przewodnictwem p. Gustawa Gebethnera p. p. Edward Gulhnau, Leon Rozmanith, Michał Jabłonowski, Ludw. Rejnike i Adolf Ptaszyński; za każdym zaś oddziałem, postępowała oddzielna łódka z rzeczami.

Wzorowy i podziwienia godny porządek, oraz jedność i harmonja całego powyższego orszaku, znikające im z oczu piękne widoki okolic nadbrzeżnych z obu stron rzeki, mianowicie: Siekierki górne i dolne, Służew, Czerniaków, Królikarnia, Wierzbno, Mokotów, Łazienki Królewskie, Solec ze swemi licznemi zakładami i gmachami, po drugiej zaś stronie zaległe okolice Pragi obok cudnej dnia tego pogody przeplatanej echem oddalonych grzmotów sprawiały niepojęty tej podróży wodnej urok.

Słusznie też powiedzieć można, że silne i śmiałe ich ramiona prując dzielnie nurty tej rzeki, doprowadziły ich do wspomnianej szkoły p. Matkesa, bez wielkiego nawet znużenia, do której szeregiem gęsiego zwanym kolejno, zbliżając się, wylądowali szczęśliwie o godzinie 3 m. 45 powitani przez oczekujących świadków towarzyszących im na łodziach wesołym okrzykiem wiwat! Pomimo więc dwugodzinnej przeszło pracy na wodzie zrobionych kilka jeszcze po powrocie, zręcznych skoków i kozłów, jakie jedynie tylko w tej szkole widziane być mogą, przekonały o sile i wytrwałości członków tej wyprawy. Tu spełniono zdrowie p. Edwarda Lotha na podziękowanie mu za dar 22 kapeluszy łyczkowych, pływackich, które w ciągu podróży osłaniały głowy pływaków od zbytecznych słońca promieni, a dla pamiątki tej ofiary przezwano je Edwardówkami.

W końcu wynurzywszy podziękowanie swoje Dyrektorowi wyprawy p. Stanisławowi Majewskiemu rozeszli się do domów, układając zawczasu już, podobną wycieczkę do mostu do Bielan w przyszłą Niedzielę, da Bóg doczekać, jeśli na to stan wody w tej stronie i pogoda pozwolą.

*) Ojciec obecnego wiceprezesa P. Z. T. W. p. inż. Alfreda Lotha.

ROK 9. WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1933 R. Nr. 20

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA
ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA
TURYSTYKI WODNEJ
JACHTINGU MOTOROWEGO

Werbowanie narybku wioślarskiego

W artykule p. n. „O program wioślarstwa" w Nr. 18 „Sportu Wodnego" z dnia 1.XI b. r. zajmuje się drh Włodzimierz Długoszewski omówieniem środków, mogących wioślarstwo nasze wznieść na wyższy poziom.

Nie wymaga szerszego uzasadnienia twierdzenie, że tylko masa zdolna jest ze siebie wyłonić elitę, i dlatego za jeden z kardynalnych warunków podniesienia wioślarstwa uważam, werbowanie młodzieży i tę to dziedzinę omówić pragnę.

Trwający kryzys gospodarczo-finansowy i spowodowane przez niego bezrobocie wpływa niewątpliwie hamująco na wszystkie dziedziny sportu — nie może więc oszczędzić w ujemnych swoich skutkach również i wioślarstwa.

Wioślarstwo — jako, poza skiffem, typowy sport zespołowy, nie pociąga mas w tym stopniu, co inne sporty, dające pole do popisów indywidualnych. Dwa te momenty, powodujące mały dopływ nowego materjału ludzkiego do wioślarstwa, usunięte być muszą przez umiejętną propagandę tego tak pięknego i zdrowego sportu.

Skoordynowana praca wszystkich klubów wioślarskich z P. Z. T. W. na czele, może przez wykorzystanie dla pracy tej okresu zimowego, wolnego częściowo od treningu i regat, dać owoce bardzo obfite.

W pierwszym rzędzie należałoby pomyśleć o propagandzie poza klubami wioślarskiemi. Do pracy tej należy: zamieszczanie w dziennikach od czasu do czasu artykułów, omawiających wioślarstwo, organizowanie wykładów, urozmaiconych czy to skromnym filmem, czy też przezroczami a wreszcie — wygłaszaniem pogadanek radjowych.

Wiadomo, że cała prasa, doceniając znaczenie sportu dla narodu, poświęca poszczególnym jego dziedzinom dużo miejsca. Wioślarzy, chcących zapoznać szerszy ogół z pociągającą siłą wiosła regatowego i urokiem wiosła turystycznego, — tak samo, jak wioślarzy-lekarzy, mogących wskazać dodatnie skutki wiosła dla zdrowia naszego, znaleźć się powinno bez trudu. Dział więc propagandy prasowej nie powinien nastręczać specjalnych przeszkód.

Odczytowa praca, zorganizowana w poszczególnych ośrodkach przez lokalne Komitety Towarzystw Wioślarskich, musi do pomocy swej pozyskać koniecznie film względnie przezrocza. Przykłady tego rodzaju imprez — zwłaszcza u naszego sąsiada, Niemca, dawały dotąd nadspodziewane wyniki.

Nie ulega wątpliwości, że odczyt, przeplatany wspomnieniami z wioślarskich mistrzostw Polski, udziału naszej reprezentacji w ostatnich 2 olimpjadach i w mistrzostwach Europy, dalej barwnemi opisami pięknych wycieczek krajowych, pouczających wypraw zagranicznych oraz obrazkami, zapoznającemi słuchacza z życiem wioślarza, pociągnie niejednego młodzieńca, nie mogącego się zdecydować co do wyboru dziedziny sportu, jaką pragnąłby uprawiać.

Radjopogadanki z konieczności ograniczać się winny do treściwych uwag co do względów, dla których wiosło zalicza się do najzdrowszych sportów. Przez radjo należałoby też popularyzować aforyzmy, sławiące wioślarstwo. W handlu i kupiectwie ta metoda reklamowania pewnych artykułów stosowaną jest od dawna, z czego wnioskować należy, że jest skuteczną.

Drugi zasadniczy etap propagandy wioślarstwa odbywać się winien wśród klubów wioślarskich jako takich. Wdzięczna praca na tym terenie rozpoczynać się winna od należytej opieki nad nowicjuszem. Wioślarza, uprawiającego ten sport od roku albo dłużej, przekonywać o znaczeniu wioślarstwa nie potrzeba. Regaty, względnie wycieczki, potrafiły w ciągu jednego sezonu ugruntować w nim swoje walory, pozostanie on więc wiosłu wierny. Inaczej jest z nowicjuszem, obojętnie czy to będzie pan leciwy, czy też młodzik. Nie znalazłszy opieki natychmiastowej w klubie, do którego wstąpił, albo — co nie daj Boże — napotkawszy na oziębłość ze strony druhów, zapoznanych na przystani, od razu się zniechęca. Zwłaszcza człowiek, kierujący się więcej uczuciem, niż rozumem, łatwo obojętnieje, porzucając klub, a niekiedy — i to na zawsze — wioślarstwo i sport wogóle.

Roli opiekuna nowicjusza nie wypełni należycie naczelnik sportowy, absorbowany treningami załóg regatowych, ani też trener, poświęcający czas swój wyłącznie „asom", względnie wioślarzom, stanowiącym zadatek na „asów". Dlatego zalecenia godnem jest stworzenie przy większych klubach „Koła Młodzieży", a w klubach mniejszych specjalnych wydziałów wioślarskich, których członkowie, każdy w dniu wyznaczonego mu dyżuru, pomagając naczelnikowi sportowemu, zająć się winni specjalnie nowicjuszami. Nowicjusz nie może się błąkać po przystani, szukać kogoś, któryby go w basenie zapoznał z wiosłem, albo szukać partnera na przejażdżkę po wodzie. Musi on zauważyć, że w klubie interesują się nim, dając mu niejako odczuć, że należy już do rodziny.

Nie chciałbym już rozwodzić się nad możliwościami propagowania wiosła przy takich sposobnościach, jak: „dzień wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego", organizowany corocznie w maju, wianki lub regaty. Są one bardzo szerokie, trzeba tylko okazać chęci trochę i wziąć się do roboty.

Rozrost wioślarstwa w jego liczebności leży zarówno w interesie całego narodu, jak i P. Z. T. W. i każdego klubu. Liczebne kluby stworzą sobie dzięki stałemu dochodowi, jaki dzisiaj stanowią wyłącznie opłaty członkowskie, możliwość do powiększenia taboru oraz do zaangażowania zawodowego trenera, bez którego racjonalna praca nie jest do pomyślenia. Mając wyszkolony materjał wioślarski, przyczynią się do rozrostu wioślarstwa naszego wzwyż, a przez to do wykazania zagranicą tężyzny Polaków.

Troską o należyty rozwój wioślarstwa przejęci, powtarzajmy sobie:

„Masz li wiosła moc na względzie
Werbuj młodzież wciąż i wszędzie".

Ignacy Wachowiak.

Wycieczki jesienne

Pan M. Żarski w Nr. 19 Sportu Wodnego poruszył sprawę przedłużenia sezonu wioślarskiego. I słusznie. Jesień u nas jest zwykle długo pogodna i ładniejsza nieraz od lata, i tylko ci, którzy z nią bezpośrednio, na łonie natury nie obcowali, mogą nie doceniać jej uroku.

Niesłusznie jednak p. Żarski sądzi, że kajakowcy „zapomnieli o swoich ojcach eskimosach".

Jeśli kto, to właśnie kajakowcy nie boją się zimna i niepogody, jeśli kogo, to właśnie ich spotykamy na wodzie „przy temperaturze poniżej 20^0 w cieniu".

Paru członków naszego Klubu, t. j. Sekcji Turystyki Wodnej Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, ze mną na czele, jeździło w zeszłym roku jeszcze w listopadzie, a ostatni raz byliśmy na wodzie 3-go grudnia, w cudny, słoneczny, lekko-mroźny dzień. Pierwszy wyjazd wiosenny w tym roku zapisałam pod datą 26-go marca, drugie Święto Wielkiejnocy, pomimo szalonej wichury, spędziłam na kajaku na jeziorze Skorzęcińskiem, a pierwsza wiosenna wycieczka w samym początku maja zachwyciła mnie i moich towarzyszów rozśpiewaniem natury i ukołysała do snu w namiocie trelami słowików i zapachem czeremchy.

Jeździliśmy całe lato dobraną paczką, z której, prawda, ku jesieni coraz to ktoś odpadał, ale październik zastał nas jeszcze na wodzie, a ja i mój wierny towarzysz i teraz trwany na posterunku.

Do najmilszych wycieczek tegorocznych zaliczam właśnie te ostatnie.

Skrwa (15-go października) w szacie jesiennej jest stokroć ładniejsza, niż w lecie. Jej brzegi, pokryte lasem przeważnie liściastym, zachwycają różnorodnością odcieni, od jasno-kremowego, poprzez żółte i ogniste, aż do płonącej w słońcu czerwieni i ciemnego fioletu.

Jeziorka (29-go października), płynąca obok parków i ogrodów przy willach w Chylicach, Skolimowie i Konstancinie, dostarcza rzadko spotykanych efektów kolorystycznych.

Rządza i ujście jej do Narwi (1-go listopada) i przemykanie się przy świetle księżyca wśród wyzłoconych pożółkłą wikliną wysepek miało, naprawdę, posmak bajki.

Utrata (11 i 12 listopada) i nocleg w namiocie na łące pod lasem, szron srebrzący dach naszego „domu" w świetle koralowo wschodzącego słońca i przebijanie „własną piersią" cieniutkiej powłoki lodowej, zaczajonej w zacienionych zalewach, dało garść, jekże odmiennych od letniego skwaru, wrażeń.

Wreszie Świder (19 listopada), dostępny tylko przy dużej wodzie — oto lista naszych jesiennych wycieczek.

W ostatnią niedzielę listopada byliśmy wodą w Wilanowie. W powrotnej drodze, przy ujściu Wilanówki spotkaliśmy dwuosobowy kajak i w odpowiedzi na ich pozdrowienie mój towarzysz zapytał:

— Czy który z Panów nie jest czasem Panem Żarskim?

Rano przed wyjazdem czytaliśmy właśnie „Sport Wodny".

Gdy piszę te słowa, kra gęsto płynie korytem Wisły. Przy brzegach zsiada się woda. Czyżby to miała być już nasza ostatnia wycieczka? Chyba nie. Jeszcze Wisła nie zamarznie, jeszcze pojedziemy!

A może Wigilja Bożego Narodzenia zastanie nas na wodzie, u stóp jakiegoś zalesionego cypla i choinką będzie dla nas prawdziwy, nieścięty świerk na tle pełnego gwiazd nieba.

Ale nie bądźmy zbyt zachłanni — narciarzom też się coś należy...

Na marginesie powyższego muszę jednak poruszyć pewną ważną sprawę.

Gdzie jeździć na jesieni?

Wisła, och, Wisła pod Warszawą, o wiecznie jednakowych brzegach, „Osiedle" czy „Helgoland", tam i zpowrotem, to prawdziwemu miłośnikowi natury, a takim chyba jest każdy kajakowiec, nie może dać żadnej satysfakcji.

Dzień jest krótki, zmrok zapada już koło 4-ej. Większe rzeki są odległe i trudno na nich ułożyć krótką trasę, a najbliższa i najdostępniejsza Bzura nie zapewnia możliwego powrotu, bo powrót statkiem nigdy nie daje gwarancji stawienia się na czas do pracy.

A wspomniane przeze mnie rzeczki? Każda z nich kryje dla kajakowca szereg niespodzianek i przeszkód.

Młyny, tamy ułożone z kamieni, resztki zepsutych, opuszczonych upustów, płycizny kamieniste i zwalone mostki zmuszają często do brodzenia po wodzie, nieraz nawet do wchodzenia w nią powyżej kolan, a to już nie każdy w temperaturze listopada wytrzyma i nie każdego można do tego zachęcać.

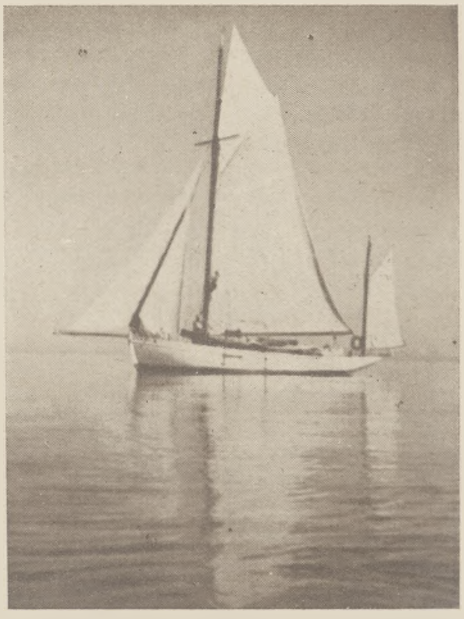
W Anglji rozwiązano podobną sprawę poprostu.

Na Tamizie, przy śluzach pobudowano wzdłuż brzegu rodzaj ruchomych chodników. Ułożony z okrąglaków, osadzonych na osiach, chodnik taki pozwala idącemu obok turyście przetoczyć łódź, bez wchodzenia do wody i bez wyładowywania rzeczy.

Czyżby udostępnienie w podobny sposób np. Jeziorki nie miało wielkiej wartości dla kajakowców i nie było zarazem źródłem dochodu, chociażby dla kolejek dojazdowych, na których ruch wzmógłby się niewątpliwie.

A może Związek Kajakowców zainteresowałby się tą sprawą? Możemy służyć bliższemi informacjami, a nawet modelem.

Marja Podhorska - Okołów.



Jacht „Jurand" na morzu.
Fot. prof. J. Rylski.

W sprawie kilometrów

Regulamin sportowo - turystyczny Polskiego Związku Kajakowego na podstawie sprawności i doświadczenia turystycznego dzieli kajakowców na kategorje, określając też jako ważny warunek minimalny kilometraż. Dla stopnia np. „wygi” 750 km. obliczeniowych na sezon. Jednocześnie ustala szereg wyróżnień dla klubów i wioślarzy, w których przeważnie dużą rolę odgrywa długość trasy i ilość obliczeniowych kilometrów. Za podstawę do tego obliczania przyjęto dodawać przy jeździe po wodzie stojącej 50% a przy jeździe pod prąd 150% przebywanej drogi.

Dla starych, nałogowych miłośników sportu kajakowego nie są zapewne potrzebne wszystkie te wyróżnienia i kilometrowa konkurencja. I bez tytułów i bez imponowania cyframi kilometrów włóczyliśmy się i włóczyć się będziemy po wodach Polski, znajdując w tem radość życia i osobiste zadowolenie. Jednak dla celów propagandy i jako pewien bodziec dla szerokich mas jest to zapewne środek dobry i celowy. Zresztą istnieje już jako przepis związkowy i trzeba się z nim liczyć.

Na tem tle jednak przy obliczaniu w klubach przebytych kilometrów i przy klasyfikowaniu członków powstają pewne poważne zastrzeżenia.

Oto np. pan X melduje odbycie blisko 1.500 km. w ciągu sezonu. Rzeczywiście pan X człowiek młody, zdrów i wytrzymały, wędrował, jak się okazuje, Wisłą i dużemi rzekami pod prąd. W ten sposób, doliczając sobie wszędzie 150%, osiągnął dość szybko razem ze świątecznemi wyjazdami dużą ilość kilometrów. W rezultacie duża cyfra, szlaki utarte i łatwe, doświadczenie stosunkowo niewielkie a wartość turystyczna przebytych szlaków bardzo mała. Ale prawu musi stać się zadość, kilometry ma i należy być konsekwentnym. Jednocześnie pani Y, wytrawna, zamiłowana turystka, odbywa wyprawę na Skrwę. Ponosi wiele trudu na dojazd, robi rzeczywiście ciekawą turystycznie wyprawę, opisuje ją, dając cenny materjał, ponosi wiele mozołu i boryka się z trudnościami technicznemi, ale tej wycieczki nie można jej w myśl regulaminu zaliczyć. Wobec dużych trudności szlaku i ograniczonej ilości czasu przejechała samą rzeczką tylko 19 km. (według Heinricha). A wycieczek do 30 km. do kilometrażu rocznego wliczać nie wolno. A szkoda. Pani Y okazała wiele wartości sportowej, wiele umiłowania wody, odbywając z takim mozołem i nakładem wysiłku swoją wyprawę.

Groteskowo w porównaniu z tem wygląda wykaz roczny pana Z, który zrobił przeszło 750 km. w ciągu sezonu, jeżdżąc całe lato tylko do „Helgolandu” i do Świdra. Oblicza bardzo prosto: od Świdra do Warszawy 20 km. Jazda pod prąd (150% więcej) stanowi 50 km., powrót 20, razem 70 km. dziennie. W rezultacie cyfra duża, a jaka wartość turystyczna i propagandowa. Ale tem nie mniej cyfra jest i prawo do odpowiedniego zaszczytu dla siebie i dla klubu też.

W dodatku zaczyna się szerzyć niezdrowa pogoń za kilometrami, wyrabianie przestrzeni za wszelką cenę, błachemi wyjazdami ku chwale własnej i klubu.

Coś tu trzebaby zmienić, coś warto zmodyfikować w tych warunkach.

Może czynniki miarodajne P. Z. K. zechcą zwrócić na to uwagę. Niektóre sytuacje, wynikające z dotychczasowego systemu, są naprawdę paradoksalne.

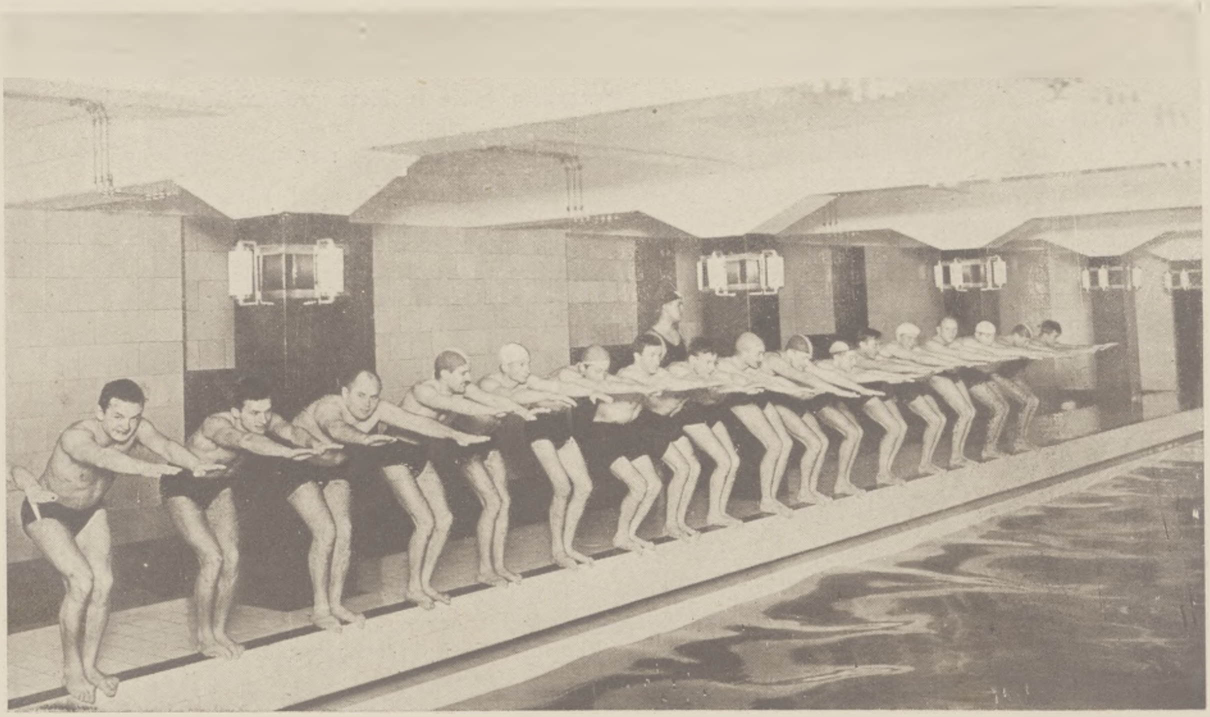
Może trzebaby położyć większy nacisk na wartość turystyczną i sportową wyczynów, na czynnik propagandy i zasługi moralnej, rozluźniając nawet a może i znosząc granice, znaczone słupami kilometrów.

Czy nie celowem by było, gdyby wyjazdów niedzielnych po rodzimej rzece nie brano wogóle pod uwagę przy klasyfikowaniu kajakawców.

Gdyby zwrócono uwagę tylko na same wyprawy turystyczne z ew. zmniejszeniem nawet kilometrażu, ale za to z wykazaniem się z odbycia wycieczek rzeczywiście wyrabiających kajakowca.

Możeby warto było zastanowić się nad tem?

Dr. K. Klein.



Nauka pływania w krytym basenie A. Z. S. w Warszawie.

Transatlantycka podróz „Zjawy"

Wiadomość o podróży jachtu polskiego „Zjawa" przyjęta była z niedowierzaniem. W Gdyni nie był rejestrowany jacht tej nazwy, a „Zjawa" miała pochodzić właśnie z Gdyni. Zagadka znalazła rozwiązanie. Twórcą „Zjawy" jest młody harcerz Władysław Wagner, ur. w 1911 roku, uczeń VI kl. gimnazjum D-ra Zegarskiego w Orłowie.

Przy pomocy przyjaciół druhów Stanisława Weissa i Tadeusza Piaskiewicza „zaopiekował się" on porzuconym bez opieki „wrakiem". Po paru miesiącach przygotowań „jacht" był gotów. Na mapy, przyrządy nawigacyjne pieniędzy nie starczyło. W październiku 1932 r. Wagner w towarzystwie art.-mal. R. Korniowskiego opuścił chyłkiem Gdynię, kierując się na Zachód. Przeszli szczęśliwie Skagerak, zaszli do Calais, Cherbourga i, ciągnąc wzdłuż brzegów Francji przez St. Nazairre, Biarritz, opłynęli półwysep pirenejski od zachodu, zawijając po drodze do Vigo, Porto, Lizbony, Kadyksu. Stąd skok na drugi kontynent do Casablanki (Marokko). Tu żeglarze napotkali Alain Gerbault'a, ruszającego w drugą podróż przez Atlantyk.

„Samotny żeglarz" zainteresował się niezwykłą wyprawą polskich harcerzy, a widząc opłakany stan statku, umożliwił dzięki stosunkom naprawę „Zjawy". Z Casablanki ruszyli razem, kierując się ku wyspom Kanaryjskim, a stąd znów samotnie do najbardziej wysuniętego na zachód krańca Afryki — Zielonego Przylądka (Capo Verde).

Z portu Dakar rozpoczęła „Zjawa" swój „skok przez Atlantyk". Podróż trwała 45 dni. „Zjawa" wyszła naprzeciw ujścia rzeki Amazonki. W porcie Belem (Para) powitały niezwykłych żeglarzy dwie brazylijskie kanonierki i łódź podwodna, wprowadzając jacht z honorami do portu. W czasie podróży harcerz Korniowski nabawił się ciężkiej choroby kiszek, wskutek której z pokładu „Zjawy" powędrował do szpitala na kurację, a po wyzdrowieniu zrezygnował z dalszej podróży. Wagner znalazł nowego towarzysza w osobie p. O. Frydsona.

Po podróży atlantyckiej „Zjawa" wyglądała rozpaczliwie.

Naprawa, przeprowadzona własnemi siłami, trwała 5 tygodni, nim można było opuścić gościnny port Belem.

Następnym etapem podróży był słynny port Cayenna (obok której leży francuska „Syberja" — „Czarcia wyspa", dokąd zsyła się najgorszych zbrodniarzy).

Wreszcie po dwóch tygodniach dalszej podróży, zawinęła „Zjawa" do Port of Spain, stolicy Trynidadu. Stąd ma ruszyć w dalszą drogę do Panamy, lub, jak podaje Kwatera Harcerska, do New-Yorku.

Podróż „Zjawy" to wyczyn najwyższej klasy, który winien znaleźć jak najżywsze echo w kraju.

Zagranicą awanturnicza podróż „Zjawy" znalazła duży rozgłos, czego wyrazem są liczne wzmianki i artykuły.

Wyprawa „Zjawy" budzi szereg refleksyj. Stwierdza: 1) żywiołowy pęd najmłodszego narybku żeglarskiego na morze (Wagner, podobnie jak i por. Bohomolec, jest wychowankiem Ośrodka Morskiego w Gdyni);

2) wielkie walory charakteru żeglarzy, konieczne do pokonania dużych trudności, stawianych tak przez żywioł morski, jak i wyjątkowo trudne warunki ekonomiczne; stwierdza wreszcie

3) potrzebę roztoczenia opieki, którąby umożliwiła jaknajkorzystniejsze dla narodu i państwa zużytkowanie wyzwolonych energji. Tym bezimiennym często awanturnikom, włóczęgom zawdzięczają państwa morskie swe zdobycze i potęgę. Jest to element „pionierski", niezwykle dla państwa cenny. Nakoniec jedna wreszcie refleksja „ciemna". „Zjawa" zawędrowała w ręce Wagnera niezupełnie legalną drogą. Był to wprawdzie porzucony wrak, lecz miał właściciela, który niechybnie bardzoby się zdziwił, gdyby się dowiedział, że jego „stare pudła" żegluje po Atlantyku.

Grzechy tego rodzaju łatwo się wybacza, niemniej trzeba wszystko uczynić, by zdrowy i pożądany pęd na morze nie stawał w kolizji z kodeksem karnym. Niestety, fakty porywania jachtów w Gdyni nie są odosobnione (w r b. „Carmen"). Wnioski: należy umożliwić młodzieży wyprawy morskie na drodze legalnej. *Z.*

Jachting robotniczy

Natchnął mnie do napisania tego artykułu kol. Littchen, swoim mętnym elaboratem w „Szkwale" (dodatku „Dekady").

Po pseudo-historycznym przeglądzie rozwoju jachtingu od sportu „zwyrodniałej arystokracji [1]) do ery obecnej demokracji i proletaryzacji", kończy autor rzecz swą pięknym obrazem: „Setki letnich robotniczych obozów żeglarskich nad polskiem morzem, Zatoka i Bałtyk, zasiane (sic!) niezliczonemi żaglami jachtów robotniczych związków zawodowych, oto obraz przyszłości".

Obraz rzeczywiście piękny, pociągający, czy jednak rzeczywisty? Oczywiście, łatwiej rzucać dalekie obrazy, niż swoje wizje urzeczywistniać! Im obraz bardziej idealny, nierealny, a przytem świadczący „o dobrem serduszku" bojownika zdobyczy robotniczych, tem i chwała większa i osobisty trud około realizacji mniejszy.

Nie boję się marzeń. Wiem, że „z zamków na lodzie powstają na ziemi pałace". Mogę uwierzyć w możliwość powstania „niezliczonej" floty jachtów, lecz, gdy „z kredką w ręku" robię obrachunek, widzę, że jachting robotniczy, to tylko snobizm proletarjacki, „zdobycz" zupełnie zbędna — luksus!

Zejdźmy z nieba na ziemię, na grunt szarej rzeczywistości.

Jachting dla robotnika jest zbyt drogi. Szkolenie wymaga ok. 12 tygodni pływania (4 — 6 sezonów) przy krótkich urlopach robotniczych. Wkład jest duży. Koszt jachtu używanego wprawdzie tylko pięć do dziesięciu tysięcy. Lecz jacht zaczyna kosztować dopiero od chwili nabycia. Dozór, opłaty, zimowanie, remonty, ubezpieczenia pochłaniają około tysiąca złotych rocznie. Co cztery-pięć lat wypada dać nowe żagle i remont gruntowny, i znów poważny wydatek.

Jest dla mnie tajemnicą, jak robotnik (nb. rodzinny), zarabiający średnio 25 — 30 zł. tygodniowo, może nawet w spółce z 50 osób pokryć te wydatki. Morze odległe jest od ośrodków przemysłowych o 200 — 500 km. Ustawowe urlopy trwają 2 tygodnie.

Czy wobec wysokich kosztów przejazdu, drożyzny nad morzem, skalkuluje się tak krótki pobyt? Czy szkolenie, porwane na krótkie okresy, da jaką korzyść? Jaki wreszcie pożytek odniesie z tych kursów nietylko jednostka, lecz społeczeństwo, naród?

[1]) Dlaczego właśnie arystokrat--jachtsmen ma być zwyrodniały, to już tajemnica kol. Littchena i jego „proletarjackiego" słownika.

Kol. Littchen rozwiązuje ten węzeł gordyjski poprostu: „Jachty będą własnością związków zawodowych".

Wierzę w siłę finansową tych organizacyj, lecz znam również zbliska ogrom pilnych, koniecznych potrzeb. Przekazywanie „krwawego", odjętego od ust grosza, na to tylko, aby niewielki procent szczęśliwych wybrańców mógł zakosztować morskich wyczynów, to jednak w mem zrozumieniu niemoralny luksus. Robotnik polski skłonny jest do usprawiedliwionych ofiar, lecz ma poczucie solidarności [2]) i własnej godności, która mu nie pozwoli na korzystanie z przywileju kosztem ogółu kolegów.

Pomijam drażliwy problem rekrutacji wybranych. W sowieckich robotniczych jachtklubach sprawa jest prosta. Jest to nagroda za prawomyślność. Wyznacza się „żeglarzy" z pośród zasłużonych dla „kompartji" i „udarników".

W krajach morskich, Anglji, Skandynawji, jachtkluby robotnicze są możliwe i usprawiedliwione. Lecz tam „standart" życia jest inny, i warunki korzystania z dobrodziejstw morza różne od naszych.

Kol. Littchen, wzruszony niedolą i katastrofalnemi warunkami życia robotniczego, chce przez obozy nadmorskie i sport żeglarski wlać w żyły świeżą, zdrową krew, w serce — otuchę, w oczy — trochę uśmiechu! Cel jakżeż piękny, — lecz jak trudny w tej formie do zrealizowania.

Powrót do natury jest koniecznością społeczną. Trzeba masy robotnicze skierować na słońce, wodę, dać im poczucie swobody, lecz na to są sposoby tańsze, przystępniejsze. Niewątpliwie polo konne jest również sportem zdrowym, lecz nikt nie zamierza go umasawiać kosztem ofiar pieniężnych, przekraczających możliwości finansowe społeczeństwa.

Robotnikowi trzeba dać tani, dostępny sport codzienny. Kajak dzięki swej taniości, łatwości zdobycia już dziś trafił do mas robotniczych.

Można współczuć, jak pewna arystokratyczna dama, że robotnik nie jada rzeczy tak smacznej, jak kawior, gdy jednak brak na chleb, z kawioru można rezygnować.

Zagranicą robociarz często jeździ własnym „Fordem", u nas rzadko kiedy ma na tramwaj. Oczywiście, robotnicy pracujący nad morzem, mogą i powinni garnąć się do sportu morskiego, trzeba im w tem ze wszelkich sił dopomóc. Tworzenie jednak par force sportowej floty robotniczej jest ideą bałamutną.

Zapytacie, a jednak tworzy się „sztucznie" za pieniądze społeczne jachting harcerski, akademicki, tworzy się różne ośrodki, kupuje jachty, dlaczego sport robotniczy ma być pozbawiony tych dobrodziejstw, z których korzysta „burżuazja?"

Otóż to!

Sport morski ma w społeczeństwie polskiem do spełnienia wielką dziejową misję. Ma wykształcić pionierów kolonjalnych, zamorskiego handlu, nowych gałęzi przemysłu. Rozwiązanie pomyślne kwestji morskiej, to rozwiązanie poważnych zagadnień migracyjnych, to nowe tereny pracy dla robotnika, to dobrobyt dla kraju.

Sport morski w Polsce nie jest wywczasami, rozrywką snobów, — to szkoła, w której młody Polak przekuwa swój światopogląd z lądowego, — zaściankowego, na morski, — światowy.

Pieniądze, łożone w jachting, to nie luksus, — to ka-

[2]) W imię tej solidarności robotnicy, aby zatrudnić ogół bezrobotnych, proponowali zamiast redukcji załóg, redukcję czasu pracy, ze szkodą dla swych własnych interesów.



Szorowanie tak niemile widziane na lądzie, na morzu idzie jak po maśle.

pitał inwestycyjny. Dziś, gdy każdy miedziak ma cenę złota, lokować należy kapitał jaknajbardziej rentownie. Młodzież, przechodząca przez ośrodki, to przyszła elita społeczeństwa.

Byłoby dobrze i pięknie, gdyby można było przeszkolić w Ośrodkach żeglarskich całą Polskę, — jest to jednak i dziś i jutro niemożliwe.

Dla celów idealnych, „principialnych" nie wolno nam rozpraszać wysiłków!

W ogromie zadań, jakie czekają Polskę na morzu, jachting robotniczy zajmuje miejsce jedno z ostatnich. Nie jest kwestją żywotną, naszem „być, albo nie być".

Jachting robotniczy u nas, to mrzonka, „Liedchen" równie nierealna, jak ta, która chce, by „dźwigi Gdyni podały ręce stalowniom Magnitagorska!"

Rzucanie nieoględne haseł, budzenie potrzeb, których zaspokoić się nie da, kuszenie rozkoszami wywczasów i darmowem korytem jest demagogją!

W Polsce, jak dotąd, niema jachtinku ani burżuazyjnego, ani proletarjackiego, jest tylko jachting polski, służący polskiej mocarstwowej idei morskiej!

Mein Littchen was willst du noch mehr?

A. Heinrich.

Sport żeglarski w 1933 roku

Sezon ostatni mimo niepomyślnych warunków gospodarczych i atmosferycznych, stanowi znów duży krok naprzód. Sport żeglarski nie jest przemijającą modą, z dnia na dzień stał się potrzebą.

Pracę żeglarską podzielić należy na pracę Związku (P. Z. Ż.) i pracę sportowo-organizacyjną zrzeszonych towarzystw. I na jednym i na drugim odcinku wykonano duży wysiłek.

Polski Związek Żeglarski borykał się bohatersko z trudnościami, stawianemi przez głodowy budżet (1.500 zł.), nie stojący w żadnym stosunku do ogromu potrzeb. Szczupłość środków finansowych w dużym stopniu usprawiedliwia szereg braków, jakie wytknąłem w artykule „O program żeglarstwa" w Nr. 18 „Sportu Wodnego".

Styczność ze sportem zagranicznym i udział w I. Y. R. A. paraliżował fakt niemożności opłacania dużej składki członkowskiej (½ budżetu). Brak środków uniemożliwiał powiększenie biura związku, czarną robotę sekretarjatu prowadzili z poświęceniem członkowie Zarządu. Nie dziw, że nie mieli czasu na żywszą akcję propagandową. Z dwojga złego wybrano mniejsze. Sekretarjat zorganizowano gruntownie, uporządkowano akta, wprowadzono szczegółową ewidencję. W ten sposób usprawniono funkcje biura.

Dokładny podział funkcyj i referatów w ramach Zarządu sprawił, że każde zagadnienie żeglarskie znalazło swego opiekuna. Dążąc do uporządkowania istniejących stosunków P. Z. Ż., opracował szereg regulaminów, przepisów, druków, które pozwoliły na „znormalizowanie i ułatwienie w pracy. Szczególnie obfitą była działalność wydawnicza. Wydano Programy szkolenia, regulamin stopni żeglarskich, regulamin klasowy, przepisy pomiarowe, druki różnych podań i „Listę załogi" (musterolę).

Praca organizacyjna P. Z. Ż., dla ogółu niewidoczna, była niezwykle pilną wobec żywiołowego rozwoju żeglarstwa i konieczności ujęcia ruchu w ramy prawne. Prawie w każdej żywotnej sprawie P. Z. Ż. zabierał głos. I tak interwenjował w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w sprawie projektowanego portu jachtowego u zakończenia molo pasażerskiego. Wskazano, że projektowany basen jest za mały i zbyt cofnięty do lądu, przez co jachty, mając zakryty wiatr od Kamiennej Góry, nie będą mogły wejść na żaglach do portu. Aby uniknąć tej ewentualności, należy port wysunąć bardziej w morze.

Z początkiem sezonu interwenjowano w sprawie osłonięcia obecnego portu w basenie Prezydenta przed niebezpieczną falą przy wiatrach NO (awarja Temidy I), przez zatopienie na miejscu projektowanego łamacza fal, kesonów.

Na terenie zagranicznym Zarząd P. Z. Ż. złożył memorjał w M. S. Zagr. w związku ze sprawą jachtu „Halina", któremu władze niemieckie nie pozwoliły się schować w porcie mimo szalejącego sztormu.

Dzikie żeglarstwo było również poważną troską P.Z.Ż.

Odbyto konferencje z delegatem Akademickiego Związku Morskiego p. Bartoszczykiem, jak również z harcerstwem. W obu wypadkach porozumienia nie osiągnięto, usiłowania w tym kierunku będą prowadzone nadal.

Sprawy żeglarstwa kajakowego załatwić ma specjalna komisja P. Z. Ż. i P. Z. K, która rozpocznie prace niebawem.

Zarząd P. Z. Ż. zabiegał o udogodnienia komunikacyjne dla swych członków. Wysiłki w tym kierunku odniosły częściowy sukces.

Tow. „Vistula" uwzględniło żądanie P. Z. Ż. i przyznało znaczne ulgi przy przewozie (holowanie) tak jachtów, jak i osób.

Ministerstwo Komunikacji przyznało również zniżki, lecz cofnęło je wkrótce w związku z akcją całkowitej zmiany taryfy.

Propagandę żeglarstwa ograniczono do ram szczupłych ze względu na brak środków. Dużym sukcesem jest wprowadzenie „Chwilki żeglarskiej" przez radjo. Podjęto inicjatywę zwoływania okresowych konferencyj międzyklubowych, mających na względzie zarówno zbliżenie wzajemne żeglarzy, jak i stworzenie terenu, na którym mogłaby się krystlizować „opinja" żeglarska.

Sprawy wyszkolenia objęły Ośrodki morski i śródlądowy. Ośrodek morski przejęło kierownictwo marynarki



Port jachtowy w Gdyni.
Fot. prof. J. Rylski.

wojennej. Szkolenie szło zwykłym, wypracowanym w latach poprzednich, trybem.

Fatalna pogoda nie pozwoliła niestety na wyjazdy dłuższe zagraniczne. Tem bardziej, że szkolna „Temida I" wypożyczona wiosną Oddz. Morskiemu Związku Strzeleckiego, doznała poważnej awarji. Ośrodek w Trokach cieszył się, jak zwykle, dużą frekwencją, brak jednak żywszej współpracy ze strony kpt. Ostrowskiego odbił się niepomyślnie na stosunkach Ośrodka.

Prócz kursów letnich wielką troską były kursy zimowe wiedzy żeglarskiej. W r. b. P. Z. Ż. powołał nowy kurs w Gdyni (kierownik kom. Rummel). A w Warszawie wkrótce otworzony będzie specjalny kurs dla Instruktorów żeglarstwa.

Popierając inicjatywę wyszkolonych żeglarzy, P. Z. Ż. dopomógł do realizacji pięknej wyprawy „Temidy II" do Oslo. Szkoda, że inne kluby poza W. T. W., nie wykorzystały również istniejących w tym kierunku możliwości.

Sprawa „Domu Żeglarskiego" w Gdyni była już poruszaną w łonie P. Z. Ż. Jedynie brak pieniędzy uniemożliwił realizację pięknego i pożytecznego projektu. Już przed paru laty, gdy wycofano znany dobrze „Lwów" ze służby na morzu, powstała inicjatywa, by zakupić go na ten cel i w przycumowanym do molo żaglowcu, stworzyć siedzibę żeglarską.

Reasumując, stwierdzić należy, że ostatni sezon prac P. Z. Ż. upłynął pod znakiem utwierdzania się na zdobytym terenie przez zorganizowanie pracy i usunięcie zaległości.

Szara, nieefektowna praca w tej dziedzinie była konieczna przed dalszym etapem, jakim będzie rozbudowa wszerz. W pracy swej kierował się Zarząd łacińską maksymą „non multa, sed multum", nie dużo, lecz gruntownie, wiedząc dobrze, że co nagle, to po djable.

Pozostaje do omówienia praca sportowo-organizacyjna klubów. Lecz to, jak mówi Kipling, już „inna historja".

Tonny.

Ośrodek morski — kuźnia naszych żeglarzy wód słonych

Budzenie w naszem tradycyjnie lądowem i sielsko-rolniczem społeczeństwie instynktów morskich i wychowywanie młodych pokoleń w świadomości potrzeb polskiej ekspansji zaoceanicznej osiągnąć najłatwiej i najskuteczniej przez krzewienie sportu żeglarskiego.

Kto zazna rozkoszy tego królewskiego sportu, pokona bodaj raz w rycerskim pojedynku groźny sztorm, ciskający w jego wątłą łupinkę spienione góry wodne, zazna serdecznego przyjęcia w gościnnych progach zagranicznych jacht - klubów, ten pokocha i zrozumie potężny żywioł morski.

Nauczy się cenić ludzi morza, marynarzy i rybaków, może sam zatęskni za pracą na morzu. Będzie bronić w potrzebie polskiego Bałtyku i Gdyni.

To narodowe i społeczne znaczenie jachtingu wysuwa go na czołowe miejsce z pośród innych może równie pięknych sportów.

Zrozumiały to nareszcie i nasze instytucje oficjalne, dysponujące funduszami, przeznaczonemi na propagandę sportów i kulturę fizyczną wśród młodzieży.

Od czterech lat szkolimy przyszłych naszych Gerbaultów — żeglarzy i, daj Boże, kolonizatorów — na subsydjowanym przez P. U. W. F. obozie letnim t. zw. Ośrodku Morskim w Gdyni. Powstał on swego czasu (1930 r.) z inicjatywy niestrudzonego pioniera idei morskiej gen. M. Zaruskiego, początkowo w Jastarni, a od roku 1931 mieści się na molo rybackiem w Gdyni.

W roku 1933 przeniesiono hangar Ośrodka nad basen prezydencki u nadbrzeża Wilsona, obok przystani Tow. Żeglugi „Vistula" i obu Yacht - Klubów: Y. K. P. oraz O. Y. K.

Dalszą inowacją tegoroczną było powierzenie szkolenia naszej Marynarce Wojennej, co miało zarówno dobre jak i złe strony.

Większy rygor, jaki panował na Ośrodku w r. b. należy powitać z uznaniem, zwłaszcza, że wobec zbyt formalistycznego „przesiewania przez sito" kandydatów na obóz morski w niektórych klubach żeglarskich, powstaje sporo wakansów na kursie. Zapełniają je częściowo młodzi ludzie z poza klubów, zrzeszonych w P. Z. Ż., nieraz o wybujałych... indywidualnościach i temperamentach.

Tylko mocno „aspołecznych", nieoszlifowanych w życiu klubowym i nieco kmicicowatych (w minjaturze!) młodzieńców łatwiej ująć w karby dyscypliny bosmanom zawodowym niż instruktorom związkowym, przywykłym do metod ściśle gentelmeńskich.

Zaznaczę nawiasem, że niesłuszną jest zasada stosowana dotąd w myśl obowiązujących przepisów związko-



Ośrodek morski P. U. W. F. w Gdyni



Grupa uczestników ośrodka morskiego.
Fot. prof. J. Rylski.

wych, aby dopuszczać na Ośrodek Morski li - tylko żeglarzy, posiadających stopień sternika żeglugi śródlądowej. Sądzę, że raczej należałoby traktować jachting rzeczno-jeziorniany, jako odrębny... fakultet umiejętności żeglarskiej. Żeglarstwo morskie zaś uważałbym za inną specjalność, trudniejszą, ciekawszą ale zupełnie dostępną dla żeglarzy, którzy dyplomu sterników śródlądowych nie posiadają.

Z drugiej strony nie wszyscy uczestnicy Ośrodka Morskiego stają pod koniec kursu do trudnego egzaminu na sterników żeglugi morskiej. Nie czują się na siłach, nawet będąc sternikami śródlądowymi.

Ostatnie postanowienia kół kierowniczych P. Z. Ż. wprowadzają zróżniczkowanie niedyplomowanych uczestników Ośrodka Morskiego na zwykłych... rekrutów, szkolących się pierwszy sezon na morzu, oraz t. zw. wykwalifikowaną załogę morską. Do ostatniej zaliczać będziemy pływających już drugi sezon na morzu, znoszących dobrze kołysanie się większej fali, sprawnych wykonawców komend i rozkazów, niezbędnych przy manewrowaniu jachtem. Po odbyciu jednego sezonu na morzu, o ile nie złożą lub nie stawią się do egzaminu sternikowskiego, mogą odtąd poszczególni jachtsmeni otrzymywać od kierownictwa obozu zaświadczenie, że są żeglarzami morskimi — wykwalifikowaną załogą.

Na początku każdorocznego Ośrodka można będzie podzielić wszystkich uczestników na dwie grupy. Do pierwszej wejdą dyplomowani jachtsmeni (sternicy i kapitanowie) oraz żeglarze morscy. Należy ich odrazu zaokrętować na jednostkach pełnomorskich i po kilku dniach krążenia na Małem Morzu dla ostatecznego zgrania, wysłać w podróż zagraniczną do portów państw zaprzyjaźnionych. Nauczą się wtedy rzeczy niedostępnej na lądzie: poznają żywioł morski.

Pozostali żeglarze, których za wykwalifikowaną załogę morską uznać nie można, rozpoczynają szkolenie od A. B. C. żeglarskiego na małych jachtach i jolkach. Ośrodek posiada ich pięć, co w zupełności wystarcza dla corocznego młodego narybka jachtsmeńskiego.

Ta część wyszkolenia była w tym roku postawiona wzorowo dzięki dobrym i twardym instruktorom — bosmanom z okrętu szkolnego Mar. Wojennej „Iskry" — którzy wykładali również w godzinach poświęconych teorji robót linowych, szycia żagli oraz sygnalizacji flagowej i semaforowej.

Nasi młodsi koledzy skorzystali w tym roku dużo, ćwicząc się na mniejszych jednostkach i żeglując między Helem, Gdynią a Jastarnią z przejściem trudnego kanału Depke włącznie.

Niestety, większych wypraw na jachtach pełnomorskich nie odbyli, a w szczególności nie zachodzili do żadnego z portów obcych. Złożyło się na to szereg niepomyślnych okoliczności: niewyremontowanie największej jednostki pełnomorskiej — szkunera „Temida I" i wybitnie sztormowa pogoda w ostatnich tygodniach obozu.

Sternicy morscy szkoleni na samodzielnych dowódców jachtów pełnomorskich czyli kapitanów żeglugi morskiej, mieli w tym roku także pecha. Na początku obozu (koniec lipca) panowała piękna pogoda a umiarkowane wiatry pozwoliłyby nam „bez bólu" jednym skokiem przebyć Bałtyk, zawitać do Szwecji lub Danji i wrócić w początku burzliwego okresu sierpniowego, co przy dmącym **NW** lub **W** nie przedstawiało specjalnych trudności. Mimo jednak wielokrotnie ponawianych przez kierownictwo wyszkolenia odnośnych wniosków komendant Ośrodka nie chciał nam oddać ani Junaka ani „Temidy II' na wyprawę zagraniczną.

Dopiero po dniach dziesięciu pozostawieni nieco samym sobie sternicy i sterniczki wysłani zostali na 5 dniową wyprawę po Bałtyku.

W czasie tak krótkim można — i to nie zawsze — dotrzeć najwyżej do Bornholmu i zpowrotem. Niestety, silny sztorm zmusił nas do ratowania się na dryfkotwie, a gdy wichura poczęła cichnąć musieliśmy wracać na określony termin.

Ponowne wyjście obu jachtów „Junaka" i „Temidy II" po kilku dniach namysłów wśród władzy w morze — wobec wichru, przekraczającego w szkwałach 8 stopni — zakończyło się częściową stratą takielunku ostatniej i holowaniem jej przez mocniejszego „Junaka" zpowrotem do Gdyni.

Gdyby nie biurokratyczny termin dni 5-ciu, doszlibyśmy po przeczekaniu pierwszego sztormu na Bornholm i wrócili na 7 czy 8 dzień podróży, zdobywając prócz bardzo pouczającej walki z morzem jeszcze i trudną praktykę wchodzenia i wychodzenia z obcych portów.

R. Niewiadomski.



Jachtem na morzu.
Fot. prof. J. Rylski.



„Dar Pomorza" przy molo w Gdyni.
Fot. prof. J. Rylski.

Wioślarstwo polskie w 1933 roku

Bogaty kalendarz sportowy P. Z. T. W. w roku bieżącym zrealizowany został prawie w zupełności. Z przewidzianych w kalendarzu 21 imprez regatowych zorganizowano 20. Jedynie organizację regat jesiennych w Poznaniu, z powodu trudności lokalnych odłożono do roku następnego. Jest tu mowa wyłącznie o regatach klasyfikocyjnych, zatwierdzonych przez związek i podlegających punktacji związkowej.

Niezależnie od tego rodzaju regat oficjalnych, w dużej ilości ośrodków wioślarskich, a przedewszystkiem w posiadającej już 20 klubów wioślarskich Warszawie odbył się cały szereg regat nieklasyfikacyjnych i regat długodystansowych. Z tego rodzaju regat na wyróżnienie zasługuje „Pierwszy Krok Wioślarski", zorganizowany na terenie „Z. U. K.", oraz mistrzostwa robotnicze klubów: „Prąd", „Wir" i „Świt".

Prace sportowe naszego związku mają dwie wytyczne: ilość czynnych wioślarzy i jakość czołowych osad. Obydwa te kierunki wiążą się wzajemnie, gdyż tylko z dużej ilości wioślarzy można, przez odpowiednią selekcję, wybrać prawdziwe talenty.

W kierunku ilości zanotować można w dalszym ciągu wzrastającą liczbę klubów wioślarskich, powiększoną ilość regat klasyfikacyjnych, a co za tem idzie i wzrost liczby czynnych wioślarzy, którzy w 64 klubach wioślarskich od wczesnej wiosny do początków października trenowali i brali udział w regatach.

Od 28 maja do 8 października, w każdą prawie niedzielę w jednym a czasem w kilku naraz ośrodkach wioślarskich rozlegała się komenda startera: „gotowe? — naprzód!"

Dwukrotne regaty organizowały: Warszawa, Bydgoszcz, Kalisz, Wilno i Kraków. Raz jeden organizowane były regaty w: Poznaniu, Płocku, Włocławku, Grodnie, Toruniu, Gdańsku, Grudziądzu i Kruszwicy. Z powyższego wykazu widocznym jest rozwój naszego sportu w województwach centralnych, zachodnich i północnych. Województwa południowe, z wyjątkiem Krakowa, nie posiadają odpowiednich terenów wodnych, a na całych obszarach Kresów Wschodnich, bogatych w tereny wodne, wegetuje zaledwie kilka małych klubów, które nie przejawiają dotychczas żadnej sportowej działalności.

Na Kresach Wschodnich w szczególności, a pozatem i we wszystkich innych dzielnicach Polski, jeszcze bardzo wiele dla sportu wioślarskiego zrobić można i trzeba.

Dążeniem miłośników wioślarstwa winno być, by każde, nawet bardzo niewielkie miasto polskie, położone obok dogodnych terenów wodnych, za przykładem Kruszwicy i Barcina, miało swój klub wioślarski i by we wszystkich tych miastach i miasteczkach młodzież miała możność spędzania wolnych chwil na wodzie, zaprawy swych sił fizycznych i hartu ducha w szlachetnej walce regat wioślarskich.

Główną przeszkodą w naszym rozwoju jest brak i kosztowność taboru sportowego. Z całej ilości klubów związkowych można doliczyć się najwyżej kilkunastu, w których tabor znajduje się na wysokości zadania. Wszystkie powstałe kluby walczą ze stałym brakiem taboru. Ten brak jest również największą przeszkodą przy powstawaniu klubów nowych. Konieczną jest tu pomoc czynników państwowych. Organizatorzy wioślarstwa muszą zainteresować rozwojem naszego sportu w pierwszej linji Komitety Wychowania Fizycznego.

Drugi dział prac naszego związku ma na celu jakość zespołów wioślarskich, czyli dążenie do wytworzenia jaknajwyższego poziomu czołowych naszych zespołów.

Wyszukiwanie wśród rzesz wioślarskich prawdziwych talentów, szkolenie ich i zestawianie nowych, silnych zespołów mają na celu, przez wytworzenie ciężkiej konkurencji na regatach głównego sezonu, przygotowania jaknajsilniejszej reprezentacji Polski do Mistrzostw Europy oraz do Igrzysk Olimpijskich.

W tym kierunku kończący się rok wykazał pewne zmiany. Zdaje się, że już bezpowrotnie straciliśmy dwójkę poznańską. Nazwiska Budzińskiego i Mikołajczaka należą już prawie do przeszłości. Ich śpiewem łabędzim były zeszłoroczne Igrzyska Olimpijskie w Los Angeles.

Na czoło polskich wioślarzy wysunął się nowy mistrz Europy R. Verey z A. Z. S. w Krakowie. Za nim idą vicemistrzowie Europy: Braun i Ślązak (W. T. W.), później finaliści dwójek podwójnych: Bondorowski i Ślesicki z „Wisły", później reszta z czwórki, t. j. Kobyliński i Urban, później wielu, wielu innych.

Pewien postęp zanotować należy w programach niektórych regat klasyfikacyjnych. Na pierwszy plan wysuwa się tu wprowadzenie biegu ósemek na regatach w Kaliszu. Ciągle jednak brak jeszcze ósemek w Wilnie, w Włocławku i w Płocku.

Do miast, które posiadają zimowe baseny wioślarskie, tak konieczne w naszym klimacie, obok Warszawy, Poznania, Bydgoszczy i Włocławka, w tym roku przybywa nam Kalisz. Ciągle brak jest jeszcze basenów w Wilnie i w Krakowie.

Po ogólnem omówieniu sezonu przejdę teraz do szybkiego przeglądu regat kwalifikacyjnych z uwzględnieniem tabeli punktacyjnej, oraz dodatkowej tabeli za start, którą ostatni Sejmik polecił zestawić tytułem próby. Startowe punkty obliczane są w następujący sposób: za start jedynki, dwójki i czwórki półwyścigowej — 1 punkt, za start czwórki — 2 punkty, wreszcie za start ósemki — 3 punkty.

Sezon regat kwalifikacyjnych podzielić można na trzy grupy: 1) **Sezon wstępny**, w którym organizowane są regaty w mniejszych ośrodkach wioślarskich (Płock, Kraków, Grudziądz). 2) **Sezon główny** obejmuje międzyklubowe regaty w Warszawie, Bydgoszczy i Poznaniu. Te regaty już przed mistrzostwami Polski demonstrują nam układ sił w klubach wioślarskich. Regaty związkowe dają nam mi-



Kanał Augustowski.
Fot. prof. J. Rylski.

strzów Polski i ostatecznie decydują o reprezentacji na mistrzostwa Europy, które zamykają główny sezon. Do tegoż sezonu zaliczyć trzeba jakkolwiek już o mniejszem znaczeniu, międzyklubowe regaty w Wilnie i Kaliszu. 3) **Sezon ostatni,** po mistrzostwach Europy, obejmuje największą ilość regat, jednak już tylko o znaczeniu propagandowem. Tego rodzaju regaty wytwarzają nam dużo nowych zespołów wioślarskich, które dopiero w następnym sezonie odgrywać mogą większą rolę w sezonie głównym.

Regaty propagandowe w Płocku 11.VI.33. Organizacja pierwszorzędna, co w głównej mierze zawdzięczać należy wiceprezesowi Towarzystwa, a jednocześnie szlakowemu czwórki p. J. Kawieckiemu.

Należałoby koniecznie w roku przyszłym zainteresować regatami w Płocku sąsiednie kluby w Modlinie, Pułtusku i w Łomży, dla których możnaby nawet zorganizować specjalny bieg czwórek półwyścigowych. Niezależnie od tego już w roku przyszłym trzeba nieco rozszerzyć program przez wprowadzenie biegu czwórek młodszych, a nawet i czwórek nowicjuszy.

Punktacja związkowa ogłoszona była w Nr. 10 „Sportu Wodnego". Punkty za start przypadają w sposób następujący: Płock — 6 p.; Włocławek i „Wisła" z Warszawy po 4 p., wreszcie W. T. W. Toruń i „Syrena" po 1 p.

I Regaty Międzyklubowe w Krakowie 18.VI.33. Po raz pierwszy zarganizowane regaty wiosenne okazały się bardzo potrzebne, gdy Kraków z liczbą już czterech klubów wioślarskich staje się poważnym ośrodkiem sportu wioślarskiego. Organizatorem regat był zwykle dotychczas O. W. S. K. Wobec jednak rozbieżności interesów czterech klubów krakowskich dobrze zasłużony „Sokół" powinien zrezygnować z klubowych ambicyj i dla ogólnego dobra powołać do życia Międzyklubowy Komitet Regatowy.

Punktacje związkowe p. „Sport Wodny" Nr. 10. Punkty za start: O. W. S. K. — 6; A. Z. S. Kraków — 5; „Śmigły" z Wilna — 2; Wojskowy Klub z Krakowa — 2 i Policyjny Klub z Krakowa — 1 punkt.

Regaty Propagandowe. Grudziądz, 18.VI.33. Jedno z młodszych towarzystw wioślarskich „Wisła" z Grudziądza stale przejawia żywotną działalność sportową. Częste starty na różnych regatach Pomorza i zwycięstwa nawet na regatach związkowych chlubnie świadczą o Grudziądzu.

W roku bieżącym Związek rzucił myśl zorganizowania pierwszych klasyfikacyjnych regat propagandowych. Jakiś czas wahano się jednak wkrótce zapadła decyzja i doroczne regaty propagandowe w Grudziądzu stały się faktem dokonanym. Drobne usterki sportowe w przyszłym roku już się nie powtórzą. Zamiast biegu czwórek młodszych, odbył się tam bieg czwórek nowicjuszy i tylko niedokładność regulaminowa ratuje od dyskwalifikacji zwycięską osadę B. T. W.

Natomiast w żadnym razie nie można się pogodzić ze zwycięstwem senjorów, a nawet mistrzów Polski z B. T. W. w biegu czwórek półwyścigowych. Takie zwycięstwo wioślarzom tej miary, co Ciechanowski, Szrajda, Trenchel i Ciesielski zaszczytu nie przynosi. Tu musi nastąpić dyskwalifikacja osady i punkty za zwycięstwo policzone będą dla K. W. Toruń.

Niepowodzenia sportowe na własnych regatach nie powinny zrażać organizatorów. W tym roku wysiłek był zbyt wielki, w roku przyszłym wszystko pójdzie łatwiej.

Żałować należy, iż na regatach w Grudziądzu nie było osad z pobliskiego Tczewa i z Gdańska.

Tabela punktacyjna — „Sport Wodny" Nr. 10, ulegnie zmianom: BTW — 32 p., KW Toruń — 7 p.

Punkty za start: B. T. W. — 6 p.; „Wisła" Grudziądz—6 p.; K. W. Toruń—2 p. i Kolejowy Bydgoszcz—1 punkt.

Regaty Międzyklubowe w Warszawie 25.VI.33. Regaty w Warszawie organizuje już od szeregu lat W. M. K. W., na którego czele stoją: prezes E. Bernatowicz („Wisła"), wiceprezes K. Ponikowski (W. T. W.), sekretarz W. Burzyński (Y. M. C. A.) i niżej podpisany.

Pomimo braku dobrego toru, regaty warszawskie są zawsze dla czołowych klubów generalną próbą przed mistrzostwami Polski.

Tegoroczne regaty warszawskie odznaczyły się definitywnem już rozegraniem może najbardziej sportowo cennej nagrody — Kolumny Zygmunta (Magistratu m. st. Warszawy) na bieg ósemek o mistrzostwo stolicy. Kilkunastoletnie dzieje tej nagrody były prawie dramatyczne. Regulamin nagrody głosił — trzy zwycięstwa z rzędu albo pięć wogóle. W pierwszym roku rozgrywania tej nagrody zwycięża W. T. W., w drugim roku silna osada W. T. W. lekko prowadzi bieg przed słabym wówczas A. Z. S-em, lecz w połowie toru musi przestać wiosłować, gdyż przed biegiem założono nowe dulki, zrobione, jak się okazało, z miękiego metalu, powyginały się zupełnie. Później dwa razy z rzędu zwycięża silna osada „Wisły" i wydawało się, że w piątym roku nagroda zakończy swój żywot. Lecz po dwóch zwycięstwach „Wisły", następują dwa kolejne zwycięstwa A. Z. S., później dwa zwycięstwa B. T. W. i jedno zwycięstwo A. Z. S-u. Później znowuż dwa kolejne zwycięstwa należą do K. W.04. Żaden z pięciu wymienionych klubów nie umiał się zdobyć na trzy kolejne zwycięstwa. W roku bieżącym wobec zbagatelizowania tego biegu przez najsilniejszy tegoroczny klub W. T. W., wydawało się, iż nagroda przejdzie na stałe do Poznania. Lecz Poznań w obawie przed W. T. W. nie zgłosił swej osady. Nagroda nieoczekiwanie przeszła do A. Z. S-u. Ciekawy żywot tej nagrody zakończył się również w sposób niezwykły. W tegorocznym finale pierwszą na mecie jest osada „Wisły" i zdawało się, że znowuż nagroda wędrować będzie jeszcze długie lata. Tymczasem decyzja arbitra, dyskwalifikującego „Wisłę" z powodu winy sternika, wykańcza długie wędrówki Kolumny Zygmunta.

Regaty wiosenne w Warszawie zgromadziły na starcie 11 klubów miejscowych i 5 klubów pozamiejskich. W biegach głównych widzieliśmy na starcie pewniaków: Verey'a, olimpijczyków W. T. W. i dwójkę podwójną „Wisły". K. W. 04 eksperymentował, dając odmłodzony skład dwójki oraz czwórki bez sternika. W kategorji młodszych — świetne osady W. T. W., w kategorji nowicjuszów — najlepsi K. W. 04 oraz dobre zespoły W. T. W., „Wisły" i „Prądu".

Tabela punktacyjna patrz Nr. 10 „Sportu Wodnego". Punkty za start przypadają w sposób następujący: „Wisła"—20; W. T. W.—17; K. W. 04—11; A. Z. S. W-a—8; „Prąd" i „Polonja" po 4 p.; T. W. Płock — 3; „Sokół" W-a — 2; Z. U. K., Pocztowy W-a, K. W. 30, Kalisz, „Syrena", A. Z. S. Kraków i O. 4. K. R. P. po 1 punkcie.

Regaty Międzyklubowe w Bydgoszczy. 9.VII.33. Z dawnej dużej ilości biegów na torze 1.200 m. dla klubów gimnazjalnych w tym roku pozostało zaledwie trzy biegi młodzieży poniżej lat 18-tu, obsadzone przez kluby związkowe. Dawniejsza duża ilość klubów gimnazjalnych znikła z horyzontu sportowego. Żałować należy, iż zarządzenia najwyższych władz szkolnych w ten sposób przyczyniają się do rozkwitu sportu polskiego. Jeszcze kilka lat temu, młodzież po opuszczaniu klubów szkolnych w wybitny sposób zasilała szeregi najlepszych w Polsce nowicjuszów. Tego rodzaju wioślarzy już teraz niema, i jeżeli władze szkolne nie zmienią swych zapatrywań na zagadnienia sportowe, to

można się będzie spodziewać obniżenia ogólnego poziomu wioślarstwa, co już nastąpiło w innych działach sportu.

Świetna organizacja Międzyklubowych Regat oraz duża ilość osad miejscowych i warszawskich stworzyły piękne widowisko sportowe. Najciekawszym był bieg ósemek o mistrzostwo Bydgoszczy, w którym już się zarysowała przewaga B. T. W.

Tabela związkowa p. „Sport Wodny" Nr. 10. Punkty za start: B. T. W.—23; „Wisła" W-a—17; W. T. W.—12; „Polonja", Poznań—6; Kolejowy Bydgoszcz, Włocławek, A. Z. S. z W-y po 3 p.; „Gryf", „Wisła" z Grudziądza i Toruń po 2 p., wreszcie K. W. Barcin — 1 punkt.

Międzynarodowe Regaty w Trokach, Wilno, 9.VII.33. Wielce czynny Międzyklubowy Komitet Wileński, którego prezesem jest major Laukau, zamierzał zorganizować wielkie regaty międzynarodowe z udziałem Łotwy i Estonji. W pierwszym roku ta „międzynarodowa" próba wypadła bardzo skromnie. W Trokach startowała tylko jedna osada łotewska, która nawet w biegu czwórek młodszych nie odegrała żadnej roli i przyszła do mety na piątem miejscu.

Nie należy się zrażać pierwszem niepowodzeniem i trzeba w kierunku stworzenia takich regat pracować nadal. Łotwa, Estonja i Sowiety powinny być stałymi gośćmi regat wileńskich.

Tor dobry, miejscowe schronisko oddaje wioślarzom olbrzymie usługi, trzeba jednak ułatwić przewóz łodzi ze stacji kolejowej i trzeba, by Wilno nareszcie miało motorówkę dla arbitra.

Pod względem sportowym regaty na jeziorze Trockiem nie dały nic nowego. Główny bieg czwórek o mistrzostwo Wilna wygrywają bez wysiłku olimpijczycy W. T. W. Międzynarodowy bieg czwórek młodszych wygrywa W. K. W. Grodno.

Tabela związkowa podana była w Nr. 11 „Sportu Wodnego". Punkty za start: „Śmigły" — 10; Policyjny z Wilna — 8; A. Z. S. z Wilna i W. K. W. z Grodna po 6; W. T. W. — 2 i Wojskowy z Krakowa — 2.

Międzyklubowe Regaty na Witoblu. Poznań, 16.VII.33. Piękny tor jeziora Witobelskiego, ze względu na swe rozmiary, najlepszy w Polsce, ciągle jeszcze nie ma należytej oprawy. Szatnie, trybuny, hangary i odpowiedni dojazd do toru — to są rzeczy, o których mówiło się kilka lat temu. Teraz — czasy kryzysowe, trzeba przeczekać. Jednak myśl zorganizowania regat międzynarodowych w Poznaniu powinna przyświecać działaczom miejscowym, a gdy projekty w czyn się obrócą, wówczas wszelkie potrzeby toru zaspokojone będą i Witobel dorówna Brydujściu.

Organizatorem regat na Witoblu był Poznański Komitet Międzyklubowy. Major Fleszar (Wojskowy K. W.) wiceprezes M. Garstecki (K. W. 04), L. Chudziński (Tryton) znają w Poznaniu swe obowiązki i wypełnili je wzorowo.

W regatach poznańskich brało udział dwanaście klubów miejscowych. Z biegów głównych, większość zwycięskich osad, w trzy tygodnie później w Bydgoszczy otrzymała wieńce mistrzów Polski.

Tabela związkowa p. „Sport Wodny" Nr. 12. Punkty za starty: W. T. W.—16; K. W. 04—15; Kaliskie T. W.—7; „Tryton"—6; B. T. W. i Wojskowy z Poznania po 5; A. Z. S. z Poznania i Polonja po 4; A. Z. S. z Warszawy—3 i K. W. 30 z Poznania 1 punkt.

I Międzyklubowe Regaty w Kaliszu. 23.VII.33. Po długim szeregu lat bezczynności sportowej Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie wzmacnia swe dawne piękne tradycje i teraz może być brane za przykład celowej pracy przez wiele towarzystw prowincjonalnych. K. T. W. dwukrotnie organizuje regaty międzyklubowe i często wysyła swe osady na inne regaty. Swym przykładem K. T. W. powołało do życia cztery inne związkowe kluby wioślarskie. To, co pisałem wyżej o Krakowie, dotyczy i Kalisza. Trzeba i tutaj wyzbyć się ambicyj klubowych i powołać do życia Międzyklubowy Komitet Regatowy.

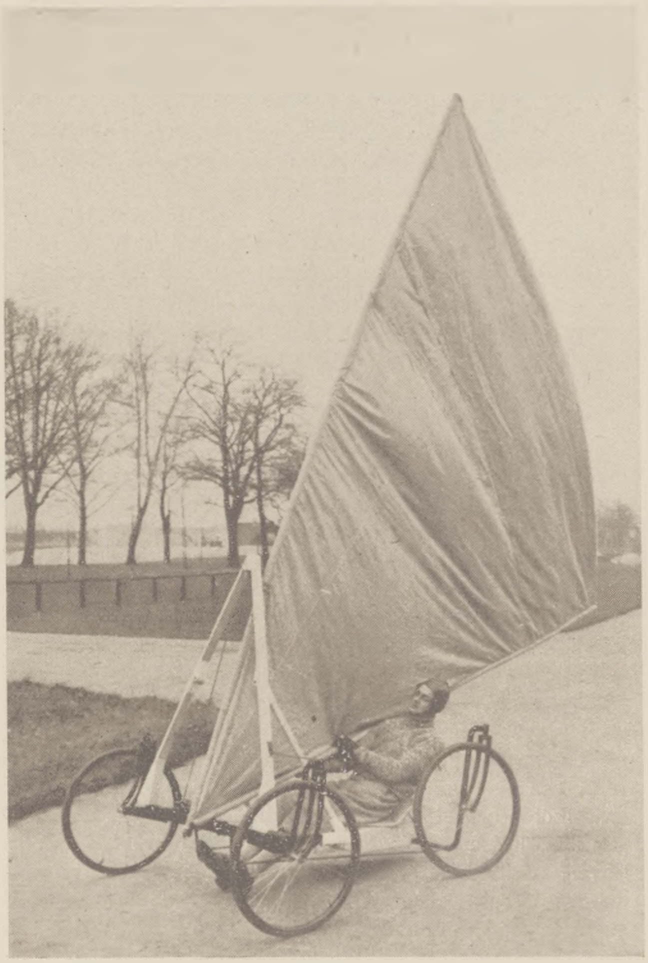
K. T. W. nie powinno się zrażać tegorocznemi niepowodzeniami sportowemi. Po zeszłorocznych sukcesach zbyt wielu wioślarzy zaliczonych zostało do najtrudniejszej klasy senjorów, w której dopiero w przyszłości będą mieli coś do powiedzenia.

W tabeli punktacyjnej, ogłoszonej w Nr. 12 „Sportu Wodnego", zachodzi mała zmiana.

Bieg, według protokułu czwórek półwyścigowych bez ograniczeń nie może podlegać punktacji. Punkty za start: Kaliskie T. W. — 16; K. W. 04 — 7; A. Z. S. z W-wy — 4; „Prosna"—3; Policyjny z Kalisza i K. W. 30 po 2; W.T.W. i Włocławek po 1 punkcie.

Regaty Międzynarodowe w Rydze. 30.VII.33. Niedogodny termin regat w Rydze, tydzień przed mistrzostwami Polski nie zezwolił na wysłanie tam pierwszorzędnych osad polskich. Osady wileńskie mogą być przykładem dla Łotyszów, jednak w spotkaniach z niemieckiemi klubami Wilno jeszcze nie może mieć nic do powiedzenia. Jeżeli w roku przyszłym termin regat w Rydze będzie dla das dogodny, np. w końcu sierpnia, to po mistrzostwach Europy (Lucerna, 12 sierpień), do Rygi będą mogły pojechać dobre polskie osady.

Na tegorocznych regatach w Rydze czwórka „Śmigły" miała bardzo słabe wyniki. Witkowski z Policyjnego klubu



Inżynier niemiecki zbudował wóz żaglowy, na którym przy pomyślnym wietrze osiąga, na równej drodze, 60—100 km. na godzinę.

z Wilna walczył na całym torze i przegrał dopiero na mecie. Zwycięstwem pocieszenia można nazwać zwycięstwo A. Z. S. z Wilna w biegu czwórek akademickich.

Regaty związkowe o Mistrzostwo Polski. Bydgoszcz, 5 i 6.VIII.33. Regaty związkowe rozrosły się kolosalnie i bezsprzecznie są największą demonstracją sportu w Polsce. Dwa dni regat, 25 biegów, 27 biorących udział towarzystw związkowych i 402 startujących — oto dane statystyczne z XIV regat związkowych.

Regaty związkowe dały nam w tym roku pełną reprezentację do wszystkich siedmiu biegów o mistrzostwo Europy w Budapeszcie i wykazały, jakie mamy rezerwy naszej ekstraklasy. Rezerwy obecnie to rzecz ważna, gdyż za dwa lata będą one wchodzić w rachubę w przygotowaniach do Olimpjady w Berlinie.

Do wyczerpującego cały przedmiot sprawozdania z Regat Związkowych prezesa Bojańczyka nic prawie dorzucić nie można. Uzupełnić je pragnę tylko wzmianką o nagrodzie banku Stadthagana z Bydgoszczy, która już przestała wędrować.

Różne są losy nagród przechodnich, ofiarowanych na nasze biegi wioślarskie. Niektóre z nich mają krótki żywot i już po trzech latach grzęzną w zbiorach jakiegoś klubu i w niepamięci. Inne nagrody żyją długo, a do takich w pierwszym rzędzie zaliczyć trzeba piękny srebrny puhar banku Stadthagena.

Ofiarowany w 1922 r. na bieg czwórek półwyścigowych dla wioślarzy, którzy do d. 31 grudnia roku poprzedzającego regaty nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych, w ciągu dwunastu lat był cenną zdobyczą, o którą walczyły najsilniejsze kluby polskie. Wśród zwycięzców tego biegu, wielu wioślarzy wyróżniło się w swej dalszej karjerze sportowej. Nie mogąc z braku miejsca podawać nazwisk tych wioślarzy, podam chociaż nazwy klubów, które chwilowo posiadały tą cenną nagrodę.

Zwycięzcą	w 1922 i 1923 r.	był	P. T. „Tryton" z Poznania.
„	„ 1924	„	K. W. „Wisła". z Warszawy.
„	„ 1925 i 1931 r.	„	B. T. W.
„	„ 1926 i 1927 r.	„	W. T. W.
„	„ 1928 i 1932 r.	„	T. W. Włocławek.
„	„ 1929 i 1930 r.	„	„Syrena" z Warsz.
wreszcie	„ 1933 r.	po raz trzeci i ostatni wygrywa	tę nagrodę W. T. W.

W punktacji za regaty związkowe znajdą drobne zmiany, gdyż biegi drugiej klasy nie mogą być liczone tak, jak biegi starszych, bez ograniczeń.

Punkty za start na regatach związkowych przypadają w następujący sposób: W. T. W.—21; „Wisła" z Warszawy—18; K. W. 04—11; B. T. W., A. Z. S. z Warszawy, Włocławek i Tryton po 8; Kolejowy z Bydgoszczy — 7; W. K. W. z Grodna i „Prąd" po 6; W. K. W. z Poznania—4; „Śmigły", A. Z. S. z Krakowa i „Wisła" z Grudziądza po 3; T. W. z Kalisza—2; wreszcie Toruń, Płock, Gryf, Policyjny z Wilna i Barcin mają po 1 punkcie.

Regaty F. I. S. A. o Mistrzostwo Europy. 25 — sierpień 1933 r. Do Budapesztu pojechała reprezentacja Polski, składająca się z przedstawicieli sześciu najsilniejszych klubów, które w tegorocznej tabeli zajmują sześć pierwszych miejsc. Nie wszystkie osady pojechały w tym roku po zwycięstwa, chociaż były i takie. Z większością jednak naszych osad robione były próby, wszak innych takich możności wobec bardzo rzadkich wyjazdów za granicę, wioślarze polscy nie mają.

Nie będę pisać ani o osobowym składzie reprezentacyj, ani o wynikach. Rzeczy te są znane z oficjalnych sprawozdań, muszę jednak nadmienić, iż zdaniem speców wioślarskich i nietylko polskich byliśmy w tym roku blizcy zdobycia nagrody Glandaz, gdyby....

Do różnych opinji jakie wygłoszono o naszej reprezentacji w Budapeszcie dorzucić warto zdanie oficjalnego sprawozdawcy „Wassersport'u" p. M. H. Ehlerta: „Reprezentacje wioślarskie w Budapeszcie podzielić można było na trzy grupy. Do pierwszej dobrej klasy zaliczyć trzeba: Węgry, Italję i Polskę. Do klasy średniej: Szwajcarję, Francję, Danję, Holandję i Jugosławję, oraz do klasy słabej: Czechosłowację, Belgję, Hiszpanję i Rumunję". W przytoczonej tabelce p. Ehlert, według swoich obliczeń, umieszcza nas na trzeciem miejscu.

Zwycięstwo Verey'a, tytuł mistrza Europy dla Polski to duży triumf, którym cieszył się inż. Bujwid, cała ekspedycja, wszyscy polscy wioślarze i cały sport polski.

Wioślarzy z K. W. 04 z trudem trzeba było nakłaniać do udziału w biegu pocieszenia czwórek bez sternika. Zdobyli oni pierwsze miejsce, 30 punktów do tabeli i piękną jednorazową nagrodę honorową.

Mistrzostwa Europy zamykają nasz główny sezon. Największe wysiłki związku i towarzystw związkowych tu się już kończą, ale jednocześnie w całej Polsce odbywają się regaty propagandowe — praca dla przyszłości naszego sportu.

Regaty propagandowe w Kruszwicy 13.VIII.33. Do zorganizowania nowych: regat propagandowych w Grudziądzu, regat wiosennych w Krakowie i do wznowienia regat w Łomży związek musiał nakłaniać organizatorów. Natomiast regaty na jeziorze Gople powstały z inicjatywy i są wyłączną zasługą K. W. „Gopło" w Kruszwicy. Oby takich klubów w małych polskich miasteczkach było jaknajwięcej.

Pierwsze regaty na Gople zgromadziły na starcie siedem towarzystw związkowych, co im wróży jaknajlepszą przyszłość.

Tabela związkowa p. Nr. 13 „Sportu Wodnego". Punkty za start: B. T. W.—18½; Kolejowy z Bydgoszczy—17; „Gryf" — 14; „Gopło" — 4; Włocławek i Barcin po 1 p.

Regaty propagandowe w Grodnie 13.VIII.33. Znowuż trzeba pisać list pochwalny pod adresem Wojskowego Klubu Wioślarskiego z Grodna. Dobrze zorganizowane regaty oraz częste wyjazdy na inne regaty — to tegoroczna działalność tego klubu.

Tabela punktacyjna regat w Grodnie ogłoszoną była w Nr. 14 „Sportu Wodnego". Punkty za start: W. K. W. Grodno — 9; „Śmigły" — 2 p. oraz Policyjny z Wilna — 1 punkt.

Regaty propagandowe w Włocławku 20.VIII.33. Regatami w Włocławku zbyt mało klubów się interesuje, a szkoda, bo tam mniejsze kluby prowincjonalne mogłyby wiele skorzystać i wiele się nauczyć. Wspaniała przystań, gościnni gospodarze i urok nazwiska prezesa związku zasługują na zjazd większej ilości klubów.

Regaty wykazały dużą ilość młodzieży wioślarskiej w miejscowem towarzystwie, a wśród niej ciekawą rezerwową dwójkę ze sternikiem.

Punktami za start podzieliły się kluby w następujący sposób: Włocławek — 16; Płock — 2; Toruń i Gopło po 1 punkcie.

Dlaczego nie startowało Kujawskie Towarzystwo Wioślarskie z Włocławka?

Regaty propagandowe w Toruniu 27.VIII.33. Te regaty mają już ustaloną dobrą opinję, ładny program biegów i dosyć liczny zjazd klubów.

W ogłoszonej w Nr. 14 „Sportu Wodnego" tabeli zakradła się pomyłka. T. W. Włocławek powinno mieć 10 p. Tabela startowa: K. W. Toruń i „Wisła" z Grudziądza po 6 p.; Kolejowy z Bydgoszczy i Włocławek po 2; „Gopło" 1.

Regaty propagandowe w Łomży 27.VIII.33. Nareszcie po całym szeregu lat bezczynności sportowej T. W. w Łomży przypomniało sobie o swych obowiązkach. Jest to zasługą nowego zarządu. Brawo! Obudzenie się Łomży przejawiło się w tym roku w organizacji regat wewnętrznych w dniu Święta Morza oraz regat propagandowych w sierpniu. Jednak program tych ostatnich był bardzo skromny, za dużo w nim było biegów wewnętrznych, a udział osad przyjezdnych — zbyt mały. Dlaczego w Łomży nie było wioślarzy z Pułtuska, Modlina i Augustowa? Wszak udział tych klubów winny w pierwszej linji mieć na celu łomżyńskie regaty. Dlaczego bieg o mistrzostwo Narwi zorganizowano na czwórkach półwyścigowych? Wszak Łomża posiada czwórki wyścigowe.

W tabeli, ogłoszonej w „Sporcie Wodnym", przeoczono bieg jedynek — 6 p. dla T. W. Łomża. Natomiast niepotrzebnie obliczono punkty za dwa biegi czwórek półwyścigowych, ogłoszone jako biegi wewnętrzne.

Punkty za start: Łomża—10; „Prąd" z Warszawy—3; A. Z. S. z Warszawy—1 p.

Regaty propagandowe w Gdańsku 3.IX.33. Jest dużą zasługą Klubu Wioślarskiego w Gdańsku organizowanie polskich regat na obcym dla nas terenie. Dlaczego jednak tak mało jest tam sportowo czynnych wioślarzy?Wszak polska ludność w Gdańsku jest dosyć liczną. Dlaczego liczna polska młodzież z miejscowej Politechniki sportem wodnym nie interesuje się zupełnie?

Regaty w Gdańsku mogą się stać piękną demonstracją sportu polskiego. Szanowni koledzy z K. W. Gdańsk, których miałem zaszczyt poznać w Gdyni podczas powrotu ekspedycji olimpijskiej, muszą się zdobyć na większą inicjatywę i trochę większą pracę sportową.

Na najbliższym sejmiku złożony będzie wniosek, by za zwycięstwa na polskich regatach w Gdańsku liczyć punkty podwójnie. Może to zachęci kluby do liczniejszego wyjazdy na te regaty.

Tabela związkowa p. Nr. 15 „Sportu Wodnego". Punkty za start: Kolejowy z Bydgoszczy—6; „Wisła" z Grudziądza—4; Kolejowe Przysposobienie z Tczewa—2 i K.W. gdański—1 p.

II Regaty Międzyklubowe w Kaliszu. 3.IX.33.

Punkty za start: Kaliskie T. W.—12; „Tryton" z Poznania—7; K. W. 30—6; O. W. S. K.—5; „Prosna" i miejscowy Policyjny po 3 p.

Regaty Międzyklubowe w Wilnie 3.IX.33.

Punkty za start: „Śmigły"—17; Policyjny z Wilna—9; A. Z. S. z Wilna—8 i W. K. W. Grodno—7 puktów.

II Regaty Międzyklubowe w Warszawie 17.IX.33. Fatalne warunki atmosferyczne: zimno, wiatr i deszcz, a duża fala na Wiśle uniemożliwiała przeprowadzenie biegów nawet na łodziach półwyścigowych. Komitet organizacyjny zmuszony był zrezygnować z toru zwykłego i przenieść regaty do portu Czerniakowskiego (tor 1.200 m.), gdzie wiatr i fala znacznie mniej dokuczały.

Niezadowoleni z wyniku regat twierdzili, iż 17 wrzesień jest terminem zbyt spóźnionym na regaty wioślarskie. Jednak w następną niedzielę na tym samym warszawskim torze nie mogły się odbyć regaty żeglarskie z powodu... braku wiatru przy pięknej słonecznej pogodzie.

Regaty warszawskie dowiodły, iż osady reprezentacyjne, po mistrzostwach Europy, nie powinny już startować w imprezach drugorzędnych, za jakie uważać należy wszystkie regaty jesienne.

Punktacja — w Nr. 15 „Sportu Wodnego". Punkty za start: „Wisła" — 19; W. T. W. — 11; B. T. W. — 5; K. W. 30 — 4; A. Z. S., „Syrena", Y. M. C. A., „Prąd", Z. U. K., „Wir" i A.Z.S. z Wilna po 2, wreszcie „Świt" 1.

II Regaty Międzyklubowe w Krakowie 24.IX.33. To już ostatnie w sezonie regaty klasyfikacyjne. Fatalna pogoda z połowy września, uniemożliwiająca nawet zwykłe treningi, zniechęciła pozamiejscowe kluby do wyjazdu do Krakowa. Tymczasem regaty krakowskie odbyły się przy pięknej pogodzie.

Coś tam na tych regatach było jednak nie w porządku, skoro z udziału w biegach wycofał się miejscowy A.Z.S.

W tabeli „Sportu Wodnego" — mała poprawka. Bieg jedynek „old-boy" nie może być punktowany. Takiego biegu regulamin nie przewiduje, jednak w nowym regulaminie można będzie tę zmianę wprowadzić.

Punkty za start: O. W. S. K.—29; Wojskowy K. W. z Krakowa—4 i Policyjny z Krakowa—2.

W niedzielę d. 8 października w większości ośrodków wioślarskich odbyły się na zamknięcie sezonu nieklasyfikacyjne regaty długodystansowe.

Cały materjał regatowy został już wyczerpany. Można więc zestawić tabelkę zwykłą za zwycięstwa, oraz punktację z uwzględnieniem punktów za start (uchwała ostatniego sejmiku).

Związkowa tabela punktacyjna za 1933 r.

	Tabela zwykła oficjalna	Plus punkty za start.
1. Warszawskie Tow. Wioślarskie	483½	567½
2. Klub Wioślarski z 1904 r. Poznań	247	293
3. Bydgoskie Towarzystwo Wioślarskie	204	257
4. Akademicki Związek Sport. Kraków	182	192
5. Klub Wiośl. „Wisła" w Warszawie	162½	241½
6. Towarzystwo Wiośl. w Włocławku	110½	145½
7. Oddział Wiośl. „Sokoła" Kraków	87	127
8. Poznańskie Tow. Wiośl. „Tryton"	82½	103½
9. Wojskowy Klub Wiośl. Grodno	82	110
10. Kolejowy Klub Wioślarski. Bydgoszcz	67	98
11. Adakemicki Związek Sport. Wilno	63	80
12. Wojsk. Klub Sport. „Śmigły" Wilno	51½	86½
13. Akad. Związek Sport. Warszawa	47	74
14. Klub Wiośl. „Wisła". Grudziądz	44	65
15. Policyjny Klub Sportowy. Wilno	43½	63½
16. Towarzystwo Wioślarskie w Kaliszu	28½	49½
17. Klub Wioślarski „Gryf" Bydgoszcz	28	33
18. Klub Wioślarski w Toruniu	27	40
19. Towarzystwo Wioślarskie w Płocku	25	37
20. Robotn. Klub Sport. „Prąd". Warsz.	24	39
21. Tow. Wiośl. „Polonja". Poznań	20	34
22. Y. M. C. A. Warszawa	17	20
23. Policyjny Klub Sportowy. Kalisz	14	19
24. Towarzystwo Wioślarskie w Łomży	13½	23½
25. Klub Wioślarski „Syrena". Warsz.	11½	15½
26. Klub Wioślarski z 1930 r. Kalisz	10½	14½
27. Klub Wiośl. „Gopło" w Kruszwicy	10	16
28. Klub Sportowy Z.U.K. w Warszawie	3½	6½
29. Ofic. Yacht Klub R.P. w Warszawie	2	3
30. Wojsk. Klub Wiośl. Poznań	—	9
31. Wojsk. Klub. Wiośl. Kraków	—	8
32. Wojsk. K. W. „Prosna" w Kaliszu	—	6
33. Akad. Klub Wiośl. Poznań	—	4
34. Klub Wioślarski w Barcinie	—	4
35. Polic. Klub Sport. w Krakowie	—	3
36. Tow. Gimn. „Sokół" w Warszawie	—	2
37. Kolejowe Przysp. Wojsk. Tczew	—	2
38. Robot. Klub Wiośl. „Wir" w Warsz.	—	2
39. Pocztowy Klub Wiośl. Warszawa	—	1
40. Klub Wioślarski w Gdańsku	—	1
41. Wileńskie Towarzystwo Wioślarskie	—	1
42. Robot. Klub Sport. „Świt". Warsz.	—	1

Klasyfikacyjne **biegi pań** podlegają specjalnej tabeli związkowej, prowadzonej przez Komisję Wioślarstwa Kobiecego przy P. Z. T. W. Tabela ta wkrótce również będzie ogłoszoną.

Ogólnie zaznaczyć trzeba sprężystą bardzo działalność naszych wioślarek. Na pierwszy plan wysuwają się tu specjalne regaty kobiece, zorganizowane w Bydgoszczy po raz pierwszy. Wśród czterech specjalnych klubów kobiecych na pierwszem miejscu jest Warszawa, za nią w miarę swych sił podąża Bydgoszcz, a Poznań i Kalisz pozostają już znacznie w tyle.

Niezależnie od specjalnych klubów kobiecych, coraz więcej klubów, głównie na prowincji otwiera sekcje kobiece. W tej kategorji klubów odznaczył się W. K. S. „Śmigły", zdobywając mistrzostwo Polski w biegu jedynek pań (Plewakowa), oraz Pocztowy Klub Sportowy w Warszawie. Czwórka półwyścigowa pań tego klubu, tak zwane „pocztówki" odznaczyły się w Bydgoszczy i w Warszawie.

Skoro już zacząłem pisać o klubach kategorji specjalnej, to muszę kilka słów poświęcić i innym kategorjom.

Akademickie Związki Sportowe z Warszawy, Krakowa, Poznania, Wilna walczą z wielkiemi trudnościami. Brak taboru, brak trenerów, brak środków na wyjazdy regatowe. Jest tu zato bardzo wiele młodzieży chętnej do uprawiania sportu wioślarskiego. A. Z. S-y. jak dawniej, tak i teraz, chlubnie się zapisują w działalności sportowej, o czem świadczą najlepiej tegoroczne mistrzostwa Europy.

Kluby Wojskowe. W tej kategorji klubów na pierwszych miejscach jest tu Wilno i Grodno. Zaznaczyć trzeba tegoroczną fuzję trzech wojskowych klubów wileńskich: „Pogoń", „3 p. a. c." i „3 b. s." stworzyły silną jednostkę W. K. S. „Śmigły".

Pożytecznie czynne są również „Prosna" w Kaliszu, kluby w Poznaniu i Krakowie i Sekcja Wojskowa przy B. T. W.

Specjalne biegi klubów wojskowych, jako niedostępne dla wszystkich członków P. Z. T. W., nie są punktowane i dlatego nie cieszą się wielkiem powodzeniem.

Zaznaczyć tu jeszcze trzeba zmianę w działalności dawniej „Wojskowego Klubu Sportów Wodnych", a obecnie „Oficerskiego Jacht-Klubu R. P. w Warszawie". Wybudowanie najwspanialszej w Polsce przystani i zmiana w nazwie klubu przekreśliły dawną działalność regatową. Po tej placówce można się spodziewać krzewienia zamiłowania do wioślarstwa wśród licznych wychowańców szkół wojskowych w Warszawie. Jednocześnie należałoby pomyśleć w Warszawie o klubie dla niższych szarż wojskowych oraz dla licznych drobnych urzędników instytucyj wojskowych.

Kluby Policyjne tworzą już ostatnią grupę specjalną. Tu również na pierwszem miejscu jest Wilno, a inne kluby: Kalisz, Kraków, Koło i Bydgoszcz rozpoczynają zaledwie swą działalność sportową. Jedyny bieg „policyjny" rozgrywany jest na regatach w Kaliszu. Natomiast zupełna cisza panuje w Policyjnym klubie Warszawy, którego całą działalnością było wysłanie jednej osady na defiladę międzyklubową, a szkoda, bo w tego rodzaju klubach zagranicą prawdziwy sport stoi na wysokim poziomie.

Na zakończenie sprawozdania pragnę jeszcze kilka słów poświęcić **wychowawcom sportowym** naszej młodzieży — trenerom.

Wśród licznego zastępu trenerów-amatorów chlubną działalnością odznaczył się inż. Bujwid, wychowawca i opiekun mistrza Europy, oraz całego szeregu jego kolegów klubowych. Wymienić jeszcze trzeba nazwiska pp. Wańkowicza (A. Z. S. Warszawa), Szrettera z „Wisły" i Zaręby z „Prądu".

Wśród trenerów zawodowych najlepsze wyniki miał F. Haspel, trener W. T. W. Olimpijczycy tego klubu zdobyli: mistrzostwo Wilna, mistrzostwo Poznania, dwa mistrzostwa Polski i jedno wicemistrzostwo Europy. Czwórka młodszych tego klubu ustanowiła rekord ilości nagród, zdobytych w jednym roku. Osada ta startowała sześć razy w czwórkach i sześć razy w ósemkach swej kategorji i zdobyła dwanaście pierwszych nagród. Trener Haspel miał również dobrych, coprawda niewielu, nowicjuszów i okazał się dobrym trenerem na wiosła krótkie.

Z krajowych trenerów Fr. Brzeziński (B. T. W.) przygotował ósemkę dostatecznie silną dla zdobycia mistrzostwa Polski. Wyniki tej ósemki w Budapeszcie były dosyć blade. Zwycięstwo nad Czechosłowacją, Belgją i Hiszpanją to trochę za mało. W każdym razie z tej ósemki przynajmniej połowa wioślarzy może myśleć o dalszej pięknej karjerze sportowej. Trener B. T. W. nie pokazał w tym roku nowicjuszów, co dawniej robił wspaniale.

Trener N. Budziński (K. W. 04) demonstrował próby odmłodzenia dawnych mistrzowskich osad, oraz przygotował najlepszą w Polsce ósemkę nowicjuszów. Mistrzowska czwórka bez sternika nie jest jeszcze ostatniem słowem, nowe próby w zestawianiu osad potrzebne będą i w roku przyszłym. Z pośród dawnych mistrzów niektórzy już bezpowrotnie odpadli, inni mogą jeszcze z powodzeniem startować.

Trener St. Słoniewski (W. K. W.) przygotował mistrzowską czwórkę pań i wraz z F. Antonowiczem trenuje dużą ilość osad tego klubu.

Pośród pozostałych trenerów wymienić trzeba M. Tuliszkę (Pol.), Skopka (K.W. 30) i Wagnera (O.Y.K.R.P.).

W roku bieżącym Wł. Długoszewski uruchomił w Krakowie pierwszy kurs instruktorski, a jeżeli jakieś specjalne trudności nie staną na przeszkodzie, to na wiosnę roku przyszłego zorganizowany zostanie w Warszawie pierwszy kurs trenerski.

E. Lenartowicz.



Obóz kajakowców na wycieczce.
Fot. prof. J. Rylski.

Praktyczne wskazówki dla zaprawiającego załogę do regat

Dokończenie.

Wyjazd na wodę.

Wyjazd na wodę trzeba rozpoczynać jaknajwcześniej jak tylko można po skończonej zimowej zaprawie i gimnastyce. Dobry trener powinien zwrócić baczną uwagę i dobrze nauczyć załogę jak powinno się dokonywać wyjazdu. Zgodna praca załogi przy wynoszeniu łodzi i odjeździe, spokój wszystkich członków załogi, fachowe i zręczne chwyty łodzi i wioseł charakteryzują dobrze wyćwiczoną i dyscyplinowaną załogę, naodwrót niemrawe i niezręczne obchodzenie się ze sprzętem, rozlazłość i, co nie daj Boże, sprzeczki na pomoście, przed odjazdem, dowodzą, że w załodze brak jest silnej ręki i fachowego przygotowania. Często z samego odjazdu można sądzić o wartości załogi i napewno załoga nie umiejąca sprawnie odjechać od pomostu, biegu nie wygra. Przy odjeździe na wodę, a szczególnie na regatach związkowych lub międzynarodowych, gdzie startuje duża ilość zawodników, pamiętać należy przedewszystkiem, że ani hangar, ani pomost nie został przeznaczony wyłącznie dla jednej załogi, a więc i względy koleżeńskości i wymagania sprawności żądają aby wyjazd dokonany został w możliwie najkrótszym czasie. Stąd też oczywistą rzeczą jest, że wszelkie poprawki i przygotowania muszą być dokonane zawczasu i tylko gotowy do wyjazdu sprzęt może być wynoszony na pomost. Przedewszystkiem więc wynosimy wiosła, każdy swoje i kolejnością numerów układamy porządnie na pomoście. Potem załoga udaje się do hangaru i każdy z wioślarzy staje obok łodzi tak, aby najprędzej i najwygodniej zajął swoje miejsce. Na komendę sternika łódź zdejmujemy z podpórek, poczem każdy z wioślarzy ujmuje ją obok swojej odsadni. Ze względu na często niskie drzwi w hangarze łódź należy wynosić, trzymając ją nisko i dopiero po wyniesieniu, znów na komendę wioślarze podnoszą łódź w górę nad głowę, każdy na swojem miejscu. Po zniesieniu łodzi na pomost, przyczem sternik idzie przodem i ostrzega osoby postronne i ustawieniu się w kierunku odjazdu, wioślarze na komendę przewracają łódź dnem na dół, w kierunku na wodę i stojąc wszyscy z jednej strony łodzi, lekko i delikatnie kładą ją na wodę, przyczem sternik pozostaje i trzyma łódź za najbliższą od steru odsadnię. Po spuszczeniu łodzi na wodę, wioślarze biorą każdy swoje wiosło i wsuwają je do swoich dulek. Wsiadanie do łodzi musi być wykonane ostrożnie. Na komendę sternika każdy z wioślarzy najpierw opiera jedną stopę na pacierzu łodzi i stojąc drugą nogą na pomoście, nachyla się, opierając obydwoma rękami o burty. Na następną komendę wszyscy wioślarze odpychają się nogami od pomostu i siadając na siodełkach, chwytają jednocześnie za doręczne wioseł. Sternik siada jednocześnie z załogą. Mniej więcej to samo robi się przy przyjeździe. Po dobiciu do pomostu wyskakuje najpierw sternik i przytrzymuje łódź za najbliższą odsadnię, poczem na komendę i razem wychodzą z łodzi wioślarze i wyjmują wiosła, kładąc je równo na pomoście. Po wyjęciu wioseł, wracają na swoje miejsca i chwytają za poprzeczki w łodzi każdy obok swego miejsca. Na komendę sternika łódź zostaje szybko wyjęta z wody i uniesiona nad głowy wioślarzy, poczem już można ją zanieść na przeznaczone miejsce do wymycia i wytarcia. Zaraz po wyniesieniu łodzi trzeba wrócić na pomost i zabrać wiosła.

Ćwiczenia dla utrzymania równowagi.

Przy pierwszym wyjeździe na wodę dobrze już umiejącej wiosłować załogi zawsze się zdarzy, że łódź będzie się porządnie chwiała, to też pierwszem zadaniem trenera jest gruntowne nauczenie załogi utrzymania zupełnej równowagi łodzi. W tym celu rozpoczniemy od ćwiczenia następującego. Na komendę „pióra w górę" wszyscy wioślarze, siedząc w pozycji zasadniczej, naciskają razem doręczne wioseł tak, aby pióra poszły możliwie wysoko w górę. Oczywiście przy pierwszem tego rodzaju ćwiczeniu jedna ze stron nie zdąży podnieść wioseł do góry i łódź silnie się pochyli. Trzeba więc zaraz zakomenderować „pióra w dół" i wrócić do poprzedniej pozycji. Ćwiczenie to trzeba powtarzać tak długo, komenderując to „pióra w górę, to „pióra w dół", aż załoga nauczy się utrzymywać zapomocą tułowi zupełną równowagę i wszystkie pióra równocześnie będą mogły być podnoszone i opuszczane bez chwiania się łodzi. Jako następne ćwiczenie zaleca się następujące: na komendę „zanurzyć", wioślarze wychylają się wprzód, prowadząc wiosła prawidłowo na płask nad wodą i po przekręceniu wioseł, szybko je zanurzają tak, jakby rozpocząć mieli pociągnięcie. Wówczas komenderujemy znowu „pióra w górę" i „pióra w dół", ucząc wioślarzy szybkiego i jednoczesnego zanurzania i wyciągania wioseł z wody. Po kilkakrotnem powtórzeniu tego ćwiczenia każemy wioślarzom powoli razem i równo wykonać pociągnięcie aż do końca i w końcowej pozycji znów powtórzymy komendę „pióra w górę' i „pióra w dół", ucząc wioślarzy czystego i równoczesnego wyjmowania wioseł z wody. Jako dalsze ćwiczenie wykonamy następujące: Po zajęciu przez wioślarzy pozycji zasadniczej, na komendę „raz" każemy jednej stronie podnieść pióra w górę zapomocą naciśnięcia doręcznych w dół, podczas gdy druga strona odpowiednio podniesie doręczne do góry, na komendę „dwa" znów odwrotnie strona podnosząca doręczne opuści je w dół, strona opuszczająca podniesie je w górę. Na komendę „trzy" obydwie strony wracają do pozycji zasadniczej, przywracając równowagę łodzi. Po kilkakrotnem powtórzeniu tego ćwiczenia każemy załodze przyjąć pozycję zasadniczą, a sternikowi za pomocą ruchów tułowia przechylać łódź to w prawo to w lewo, przyczem zadaniem załogi będzie zapomocą ruchów tułowi i trzymania sztywno wioseł, przeciwdziałać naruszeniu równowagi. To samo ćwiczenie każemy wykonać poszczególnie każdemu z członków załogi, przyczem pozostali muszą pilnować równowagi. Wszystkie powyższe ćwiczenia mają na celu nauczenie załogi jak zapomocą trzymania i prowadzenia wioseł, mają utrzymać łódź w stałej równowadze i przeciwdziałać chwianiu się łodzi podczas wiosłowania. Chcąc jeszcze lepiej wdrożyć załodze umiejętność utrzymania równowagi zapomocą ruchów tułowia, każemy wszystkim wiosłować wstecz i znów pilnować stałej równowagi łodzi. Jest rzeczą nieulegającą wątpliwości, że tak nauczona załoga pozna lepiej sztukę równoważenia łodzi, niż gdyby kazać jej wiosłować całe setki kilometrów. Po powyższych ćwiczeniach zastosujemy metodę następującą: Każemy jednemu z wioślarzy wykonać kilkanaście prawidłowych pociągnięć, a reszcie siedzieć spokojnie w pozycji zasadniczej i starać się zapomocą ruchów tułowia utrzymać równowagę łodzi i nieprzeszkadzać wiosłującemu. To samo każemy powtórzyć każdemu z członków załogi. W dalszym ciągu każemy dwóm wioślarzom, siedzącym na pierwszem i ostatniem wiośle, wychylić się wprzód, wykonać łagodnie pociągnięcie i po wyjęciu wiosła z wody i wyprężeniu ramion, pozostać kilka sekund w tej pozycji, pozostali zaś wioślarze muszą podnieść pióra w górę i starać się cały czas utrzymać równowagę łodzi. Po kilkakrotnem powtórzeniu tego ćwiczenia

każemy je wykonać innym dwóm wioślarzom, potem jednej połowie załogi, potem drugiej połowie załogi, aż wreszcie cała załoga wykona łagodne pociągnięcie i w pochylonej do tyłu postawie za każdym razem przez kilka sekund pozwoli łodzi posuwać się własnym biegiem naprzód, utrzymując równowagę bez dotykania wody piórkami wioseł. W dalszym ciągu należy nauczyć załogę hamowania biegu łodzi przez lekki nacisk pióra na wodę przy pozycji tułowia lekko pochylonej w tył, i natychmiastowego przechodzenia do wiosłowania wstecz przez przekręcenie wiosła w dulce i odwrotnym ruchu wiosła. Dalej należy nauczyć załogę wiosłowania pół siłą. Wiosłowanie pół siłą wcale nie oznacza wiosłowania przy płytkiem zanurzeniu wiosła, naodwrót przy wiosłowaniu pół siłą wiosło musi być zupełnie tak samo zanurzone jak przy wiosłowaniu całą siłą, jedynie pociągnięcie ma być wykonane słabiej, a więc i wolniej. Po nauczeniu załogi tych ćwiczeń, należy przy wyjazdach często stosować szybkie i kolejne zmiany komendy, a więc „pół siłą", całą siłą", „pół siłą", „hamuj", „wstecz", „naprzód" i t. d., a to w celu nauczenia załogi reakcji na każdą komendę i umiejętności utrzymania łodzi w równowadze w każdej okoliczności. Dla dalszej nauki opanowania łodzi można od czasu do czasu i na krótkich przestrzeniach kazać załodze wiosłować tylko z wyprostowanemi ramionami, bez kurczenia ich, lub naodwrót, tylko ze skurczonemi ramionami, bez odrzucania ich od tułowia. Można również kawałkami ćwiczyć załogę w jeździe jedną ręką, w ten sposób, że przy pociągnięciu pracują obydwie ręce, przy wychylaniu się wprzód rękę zewnętrzną wioślarz podnosi do góry. Te ostatnie ćwiczenia lepiej jest prowadzić nie całą załogą, a przy trenowaniu oddzielnych par na dwójce spacerowej lub w skrzyni wioślarskiej.

Zaprawa wioślarska.

Kiedy już załoga w zupełności opanowała swój sprzęt, t. j. łódź i wiosło i kiedy pod względem formy, t. j. lekkiego, wdzięcznego i niewymuszonego wiosłowania nie pozostawia nic do życzenia, możemy przystąpić do właściwej zaprawy (treningu), czyli do przygotowania organizmów wioślarzy do tego ciężkiego i pełnego poświęcenia wysiłku, jaki ich czeka podczas biegu. Ten okres zaprawy trudno jest ująć w jakieś szablonowe ramy, i tutaj indywidualność trenera, ścisła obserwacja załogi, powinny wskazać najlepszą drogę. Zacznijmy więc od tego, czego bezwarunkowo robić nie należy. Metoda naszych amatorów trenerów polega na tem, że w ostatnich tygodniach przed regatami każą załodze wyjeżdżać codzień, lub dwa razy dziennie na dystans 2000 do 2500 mtr., przyczem w jedną stronę załoga wiosłuje względnie swobodnie, a trener, czy to z motorówki, czy też sam biorąc ster do ręki, po kolei strofuje każdego z wioślarzy, wytykając mu błędy. Po przejechaniu tego dystansu, daje załodze kilkuminutowy odpoczynek i po tym odpoczynku pędzi załogę w tempie regatowem z powrotem do przystani, starając się wydobyć z wioślarzy maksimum tego, co wydać z siebie mogą. System ten jest zupełnie wadliwy. Po pierwsze dlatego, że strofowanie pojedyńczych wioślarzy przy jeździe zespołowej jest zupełnie nie na miejscu, a powtóre mordowanie wioślarzy codziennym wysiłkiem szybko ich zniechęca i doprowadza często do tego, że pojedyńczy wioślarze uczą się „pędzlowania", t. j. udawania wysiłku, w rzeczywistości unikając go zupełnie. Daleko lepiej jest stosować system dalekich wyjazdów, podczas których najlepiej w milczeniu obserwować załogę i stosować środki potrzebne do poprawienia poszczególnych wioślarzy przez wyjazdy na dwójce, lub też stosować odpowiednie ćwiczenia w rodzaju podanych wyżej, lub takich, jakie doświadczenia lub własna inteligencja trenerowi podpowie. Jako dalszą wycieczkę rozumieć należy dystans około pięciu kilometrów, przyczem przy jeździe w pierwszą stronę wymagać należy tylko lekkiej pracy i dać na połowie drogi wioślarzom pięciominutowy odpoczynek. Po półgodzinnym odpoczynku na lądzie, podczas którego można załodze dać wypić herbatę lub mleko. Jazdę z powrotem powinno się wykonać bez odpoczynku, przy solidnej pracy w tempie 26 do 28 uderzeń na minutę, które od czasu do czasu należy podnosić do 30—32 uderzeń. Trener nie powinien przytem oszukiwać załogi i jeżeli zapowiedział przedtem, że przejażdżka odbędzie się do tego punktu, to nie powinien dodatkowo powiększać dystansu, aby załogę jeszcze do pewnego wysiłku zmusić. Trzeba zawsze szczerze i po koleżeńsku postępować, aby zyskać zupełne zaufanie załogi. Jeżeli do zaprawy posiadamy, jak to zresztą zwykle bywa, półtora do dwóch miesięcy czasu, to dobrze jest ten czas podzielić na dwa okresy: lekkiej i ciężkiej zaprawy. W pierwszym okresie, oprócz pracy na wiośle, trzeba stosować odpowiednie metody kształcenia jeszcze płuc i serca wioślarzy przez uzupełniające ćwiczenia, z których za najlepsze uważa się biegi i marsze. Codzienny bieg w rannych godzinach przed rozpoczęciem przez wioślarzy pracy zarobkowej jest bardzo wskazany. A więc o 7-ej rano cała załoga na boisko, lub na inny odpowiedni teren i ćwiczyć lekki, półgodzinny bieg, poczem stumetrówka w tempie maksymalnym i z zatrzymywanym na chwilę oddechem. W okresie lekkiej zaprawy również należy wyjazdy z pełną załogą przeplatać wyjazdami parami na dwójkach ćwiczebnych, a ci z członków załogi, którzy mają więcej czasu, powinni oprócz zwykłych wyjazdów, dodatkowo jeszcze możliwie daleko wyjeżdżać na jedynkach wyścigowych. Chcąc przyzwyczaić załogę do marszów, praktycznie jest wyznaczać



Naukę pływania w szkołach dla dziewcząt w Los-Angeles, Kalifornia, pobierało 3000 uczennic.

miejsce zbiórki do zaprawy nie na przystani, a w miejscu o jakieś 3 kilometry odległe od przystani, skąd cała załoga umiarkowanym marszem powinna się udać na przystań i po odbytej przejażdżce znów odbyć marsz trzykilometrowy średniem tempem, poczem dopiero udać się do domu. W czasie ciężkiej zaprawy nie należy już męczyć załogi żadnemi dodatkowemi ćwiczeniami, najwyżej króciutka gra w siatkówkę lub koszykówkę może uzupełniać codzienne ćwiczenia. W okresie ciężkiej zaprawy należy zwracać baczną uwagę na djetę i tryb życia załogi, bez zbytniej jednak w tym kierunku przesady. Oczywiście palenie i używanie alkoholu nawet w najmniejszej mierze musi być zakazane. Picie lekkiego piwa, na jakie niektórzy trenerzy pozwalają, też nie jest wskazane, a wogóle, czy w okresie lekkiej zaprawy, czy ciężkiej, nie należy odbiegać od normalnego trybu życia, jakie prowadzą u siebie w domu wioślarze, oczywiście jeżeli ten tryb życia jest rzeczywiście normalny, t. j. nie polega na długiem wysiadywaniu po nocach, przejadaniu się i innych niehygjenicznych przyzwyczajeniach. Zwykły hygjeniczny tryb życia jest wystarczającą normą życia i podczas zaprawy. Naogół nasi wioślarze rekrutują się z mniej zamożnych sfer społeczeństwa i dlatego błędem jest, jak to się dzieje szczególnie przy wyjazdach na zawody międzynarodowe, Mistrzostwa Europy lub Olimpjady, zbytne rozpieszczenie załogi przez lokowanie wioślarzy w luksusowych hotelach, stołowanie w pierwszorzędnych restauracjach i przekarmianie. Zwykłe domowe śniadanie o ósmej rano, złożone z kawy zbożowej i pieczywa pszennego z masłem w wystarczającej ilości do najedzenia się, bez żadnych dodatków, czy to pod postacią jajek, czy wędliny, najwyżej z dodatkiem marmelady owocowej, obiad o 1-ej, złożony z zupy jarzynowej, bez żadnych korzennych dopraw, kawałka mięsa, najlepiej wołowego lub baraniego, ze sporą ilością jarzyn i leguminy, podwieczorek o 5-ej, złożony z lekkiej herbaty, owoców i sucharków z marmeladą i kolacja, złożona z kawałka mięsa z jarzynami lub ryby i szklanki herbaty, oto najwłaściwsze menu, takie zresztą, jakie większość z nas przez całe swoje życie spożywa. W czasie upałów należy powstrzymywać załogę od zbytniego używania płynów, a za to zaleca się większą konsumcję owoców, mleka zimnego, ovomaltiny lub innych tym podobnych płynnych odżywek.

Sporty uzupełniające.

Oprócz wspomnianych już wyżej biegów i marszów, wioślarze powinni przez cały rok poświęcać się różnym sportom, aby stale utrzymać organizm w potrzebnej sprawności. Jako najlepsze uzupełniające sporty wymienić można: pokojową gimnastykę, uprawianą zespołowo przynajmniej dwa razy w tygodniu po godzinie, narciarstwo, łyżwiarstwo i saneczkowanie zimą, fechtunek, boks, pływanie, koszykówka lub siatkówka. Inne sporty, jak kolarstwo, tennis, piłka nożna, hockey, rzuty, skoki i podnoszenie ciężarów są mniej, a nawet niewskazane. Pożądane jest, a nawet powiedziałbym konieczne, aby każdy wioślarz posiadał Państwową oznakę sportową. Ale rzeczą najważniejszą dla wioślarzy jest „wodniactwo", t. j. jaknajdokładniejsze obznajmienie się i obycie z tym żywiołem, na którym piękny nasz sport wioślarski uprawiamy. Zadaniem sportu wioślarskiego wcale nie jest wychodowanie idealnych maszyn wioślarskich, specjalnie zaprawianych do łapania jaknajwiększych ilości nagród sportowych na regatach, regaty traktujemy jako największy czynnik propagandy, jako próbę naszej sprawności, ale nigdy jako jedyny i ostateczny cel naszego sportu. Zadaniem naszego sportu jest wychowanie jaknajwiększej ilości ludzi dzielnych, zaprawionych i zahartowanych do walki z przeciwnościami i losu i natury, umiejących radzić sobie i pomagać innym w każdej okoliczności życia, ofiarnych i przedsiębiorczych, gotowych do walki o wielkie ideały prawdy i dobra ogólnego, a przedewszystkiem kochających wodę i życie na wodzie. Dlatego też zadaniem naszych kierowników sportowych, czy to trenerów, czy kapitanów, jest rozwinięcie w młodych wioślarzach tego właśnie umiłowania wody i sportów wodnych. Należy uczyć ich „wodniactwa", a więc życia na wodzie, niech będą świetnymi pływakami i nurkami, niech poznają wszelki sprzęt wodny, czy to pychówkę, czy barkę żaglową, niech się uczą czytać w otwartej książce przyrody, niech woda stanie się dla nich nie złowrogim i groźnym żywiołem, a rodzoną matką, której można się powierzyć i którą kochać należy. Przecież nie całe życie jest się wioślarzem regatowym. Przyjdzie okres, gdzieś po czterdziestym roku życia, kiedy młodsi zajmą miejsce zasłużonego regatowca, a wtedy można będzie w całej pełni oddać się rozkoszom sportów wodnych, a szczególniej najbardziej królewskiemu z królewskich sportów — jachtingowi morskiemu.

Jerzy Bojańczyk.

Z Polskiego Związku Pływackiego.

Polski Związek Pływacki uchwalił ufundować przechodnią nagrodę (na okres 5 lat) pod nazwą „Nagroda PZP. za rozpowszechnianie umiejętności pływania sportowego". Celem tej nagrody jest zainteresowanie klubów pływackich i udostępnienie mniejszym klubom brania udziału w zdobyciu nagrody za krzewienie pływactwa wśród najszerszych mas. Nagrodę otrzymuje klub, który sklasyfikuje najwięcej zawodników.

PZP. zapowiada na okres letni r. 1934 cały szereg ciekawych międzynarodowych imprez. Obok tradycyjnego meczu Polska — Czechosłowacja w Pradze projektowane jest urządzenie trójmeczu słowiańskiego Polska — Czechosłowacja — Jugosławja. Nadto spodziewany jest wyjazd kilku czołowych zawodników na mistrzostwa Europy do Magdeburga (12—19 sierpnia) oraz rozegranie meczu Warszawa — Moskwa. Obok tego przewidziane są liczne imprezy międzynarodowych czołowych klubów.

Niemieccy pływacy w Danji.

W stolicy Danji bawili pływacy niemieccy, którzy w zawodach na basenach krytych odnieśli szereg doskonałych wyników.

Sensacją zawodów było zwycięstwo Niemki, Klary Dreyer, która na 200 m. stylem klasycznym pokonała duńską rekordzistkę świata, Elzę Jacobson, w czasie 3:11 sek.

Na 200 m. stylem dowolnym Niemiec Cchlüter pokonał mistrza Danji, Jörgensena, w czasie 2:25 sek. Jörgensen miał wynik 2:28,4 sek., co stanowi nowy rekord duński.

W biegu na 100 m. nawznak pań — zwyciężyła Dunka Nielsen — 1:28,6 sek. przed Niemką Halbsgut. Na 100 m. pań stylem dowolnym, pierwsze miejsce zajęła Niemka Ahrendt w czasie 1:47,4 sek., przed Dunką Andersen.

Szkolne kobiece zawody pływackie.

Dnia 9 b. m. na pływalni w Domu Akademickim rozegrane zostały pływackie zawody sztafetowe 4×40 mtr. dla zespołów szkół żeńskich. Pierwsze miejsce zdobyła drużyna gimn. Hoene-Przesmyckiej w czasie 2:58,3 przed gimn. Królowej Jadwigi i II Gimn. Żeńskiem. Finał męski 5×40 mtr. wygrało gimn. Lorenza w czasie 2:39.6.

ZAWIADOMIENIE.

Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego

że na ogólnem dorocznem zgromadzeniu w dniu 16 listopada r. b. Zarząd B. T. W. ukonstytuował się jak następuje:

Prezes	— *Dyr. Witold Czajkowski*
Wiceprezesi	— „ *Władysław Maciejewski*
	— „ *Stanisław Woda*
Sekretarz	— „ *Władysław Żewicki*
Zast. sekretarza	— *Marjan Dudkowski*
Skarbnik	— *Maksymiljan Kugler*
Zast. skarbnika	— *Mieczysław Figurski*
Naczelnik	— *Hieronim Cegielski*
Zast. naczelnika	— *Bernard Ormanowski*
Gospodarz admin.	— *Franciszek Wiśniewski*
Zast. gosp. admin.	— *Bolesław Kucharski*
Gospodarz taboru	— *Jan Październy*
Zast. gosp. taboru	— *Franciszek Bronikowski*
Radni:	— *Dr. Stefan Siemiątkowski*
	— *Józef Kitkowski*
	— *Jan Witecki.*

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8.